2/2014 April | Mai | Juni € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR: 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 80

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

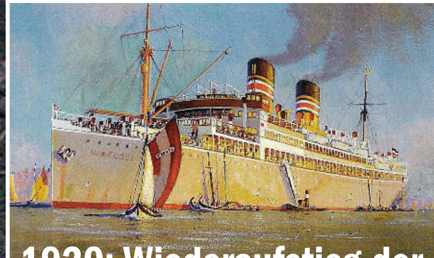
Segelabenteuer auf der EYE OF THE WIND! Mitfahrt zu gewinnen!

Deutsche U-Boote im Ersten Weltkrieg

Taktik, Erfolge und Gegenwehr



Museumsboot U-434: So spionierten die Sowjets



1920: Wiederaufstieg der Deutschen Ost-Afrika Linie



Schweizer Rarität: Dampfer NEUCHÂTEL



Müssen so viele Museen sein?

Für Museumsmacher und -organisatoren ist das eine ketzerische Frage. Sie, die seit Jahren mit Ideen und Exponaten um Ausstellungsräume und Euroetats kämpfen, fühlen sich verkannt, wenn eine so grundsätzliche Frage ihren betriebenen Aufwand, faktischer wie ideeller Natur, eben infrage stellt. Beim im Dezember 2013 neu eröffneten Museum „Windstärke 10", über das wir ab Seite 66 berichten, stellt sich die Frage vordergründig nicht. Denn hier wurden drei in Cuxhaven verstreut untergebrachte Sammlungen, öffentlich städtischer und privater Natur, unter einem Dach zusammengebracht. Dann steht der Museumsbesucher vor der Tür des neuen Hauses im Alten Fischereihafen, und die Frage stellt sich doch. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite bietet sich eine weitere museal aufgebaute Ausstellung zum Thema Schifffahrt und See an. Zwar vereinsorganisiert, aber viel länger am Standort als das neue Museum. Der potenzielle Besucher, wohl möglich ein Familienvater, rechnet im Kopf seinen Portemonnaie-Inhalt quer und stellt für sich fest: Eins geht nur! Nun kommen wir der Frage von oben näher. Denn es ist sicher: Die Besucherzahlen der Museen um uns herum in der Fläche, wie es so schön von den Fachleuten heißt, sind rückläufig. Mit steigender Museumsmenge den Trend zu brechen, erscheint unmöglich. Auf diesem Weg des Museumsmachens gibt es schnell heiße Diskussionen, wenn es um das notwendige Geld geht. Denn der wohlmeinende „Familienvater" und alle weiteren Besucher sind mit ihren Eintrittsgeldern mal gerade ausreichend für die Stromrechnung illustrer Beleuchtung und Heizung der Hallen. Die früher bezuschussende öffentliche Hand ist fest geschlossen. Woher also die Mittel nehmen, wenn zur Trendwende des Besucherschwundes erhöhte Ausstellungsqualität abgefordert wird? Qualität ohne Geld? Vormittags alle Museen geschlossen halten, um Kosten zu sparen? Der Aufschrei aus Osnabrück nach dem Verwaltungsvorschlag hallte durch die Republik. Dürfen vermeintliche museale Sammlungen, egal welcher Couleur, auch einmal untergehen, wenn kein tragfähiges Dach gefunden wird?

Doch bevor Sie darüber nachdenken, wünsche ich Ihnen viel Erkenntniswert beim Lesen Ihrer neuen SCHIFF CLASSIC.



Jörg-M. Hormann, Verantw. Redakteur

Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de



WER IM HELM STECKT, benötigt Atemluft von außen. Was übertragen für viele Museen weit und breit gilt, hat SCHIFF-CLASSIC-Autor Eberhard Kliem bei seinem Besuch im Museum „Windstärke 10" noch nicht verspürt.

Foto: Ulf Kaack

Wir stellen vor



Rainer Schubert (1955)

Von Haus aus Jurist, war er viele Jahre in Marketing und Vertrieb tätig. Seit über zehn Jahren arbeitet er in Berlin freiberuflich als Journalist mit den Schwerpunktthemen Diplomatie und internationale Beziehungen, insbesondere unter dem Aspekt des Außenhandels. Sein langjähriges Interesse für Schifffahrtsthemen gilt publizistisch der Handels-, vor allem der Fahrgastschifffahrt sowie Literatur zu diesen Themen. Passagierschiffe und Liner sind sein Thema in SCHIFF CLASSIC.



Frank Müller (1948)

In Dresden groß geworden, ist er einer der letzten Dampflok-Schlosserlehrlinge bei der Deutschen Reichsbahn. Nach Abschluss seines Schiffstechnik-Studiums arbeitete er ab 1973 als Konstrukteur für Schiffsantriebsanlagen. Von 1979 bis 1988 war er Produktionsleiter der Werft Dresden-Laubegast und dort verantwortlich für die Instandhaltung und Rekonstruktion der Dresdner Raddampferflotte. Über historische Dampfschiffe schreibt er in SCHIFF CLASSIC.



Titelthema

U 53 IN AKTION: Versenkung des Seglers ASHEIM 1917. Gemälde von Claus Bergen.
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann, VG-Bildkusnt 2014


TITELGESCHICHTE | U-Bootfallen

Tarnen und täuschen: Q-Ships

Tödliche Begegnungen

Ein alter, abgewirtschafteter Trampdampfer ohne Bewaffnung und mit neutraler Flagge am Heck ... Was im Ersten Weltkrieg für manches deutsche U-Boot wie ein leichtes Ziel erschien, entpuppte sich als tödliche Falle. Von Ulf Kaack

S. 22


SCHIFF & ZEIT | Passagierschiffe EUROPA

Ein Schiffsname wird zur Marke

EUROPA: Vom Liner zum Luxuscruiser

EUROPA 2 ist die siebte EUROPA ihres Namens. Ein Schiffsname als Synonym für Fahrgastschifffahrt der Fünf-Sterne-Plus-Klasse. Es ist ein Traditionsname der Hapag und noch mehr des Norddeutschen Lloyd. Von Rainer Schubert

S. 26


SCHIFF & ZEIT | Orden für Schiffe

Den Orden am Steven

Kriegsschiffe mit Tradition

1903 wird Seiner Majestät Kanonenboot ILTIS von Kaiser Wilhelm II. mit dem preußischen Tapferkeitsorden Pour le Mérite ausgezeichnet. Wohlbekannt das Boot und nicht die Besatzung. Von Eberhard Kliem

S. 32


SCHIFF & ZEIT | Brigg EYE OF THE WIND

Abenteuer der Extraklasse

100 Jahre live erleben

Seefahrt in ihrer ursprünglichen Form erleben – eine Reise auf der EYE OF THE WIND ist ein Abenteuer zwischen Tradition und Moderne. Eine lange und bewegte Geschichte hat die Brigg durchlebt. Von Harald Focke und Ulf Kaack

S. 44


MARITIME TECHNIK | Spionage-U-Boot 434

Schreckgespenst der NATO

Der „Kalte Krieg“ zum Anfassen

Das Spionage-U-Boot U-434 hielt die westlichen Seekriegsstrategen des „Kalten Krieges“ in Atem. Zwei U-Bootfans haben U-434 gekauft und zu einer Hamburger Attraktion gemacht. Von Rainer Herzberg

S. 50


LANDGANG | Windstärke 10

Neues maritimes Museum in Cuxhaven

Von Wracks und prallen Netzen

Windstärke 10 – der Name des neuen Museums in Cuxhaven steht für die Herausforderungen auf See, für die Extreme der Elemente und einen der wohl härtesten und gefährlichsten Jobs der Welt: Fischer auf einem Hochseetrawler. Von Ulf Kaack

S. 66

Titelbild: „Helgoland in Sicht“. Motiv aus der Postkartenserie „Eine U-Boots-Fernfahrt in zwölf Original-Gemälden nach eigenen Erlebnissen von Claus Bergen“ des Postkartenverlages von Otto Gustav Zehrfeld in Leipzig 1918. Sammlung Jörg-M. Hormann, VG-Bildkunst 2014

Titelfotos: Sammlung Jörg-M. Hormann (2); Dirk Rotermundt; O. Bachmann; F. Anders


FZ 75



Zeesenboote im Bodstedter Hafen

Wenn sich die Liebhaber alter Zeesenboote zum Showdown treffen, ist dieser „Vogelblick" den Shiplovern am Ufer und an Bord der ehemaligen Fischerboote verwehrt. Sie müssten schon wie die Kamera mit einem kleinen Blimp, einem gasgefüllten Pralluftschiff, auf Höhe gehen. Einen ganz anderen Höhepunkt stellt die Zeesenfischerei in den Sund- und Boddengewässern Mecklenburgs und Vorpommerns vor bereits gut 100 Jahren dar. Seinerzeit zogen die Fischer mit ihren flachgehenden Booten das Netz, die Zeese, quer zum Wind treibend durch das Boddenwasser. Im sackartigen Ende der Zeese, dem Steert, war die Fischfreiheit zu Ende. Rechts und links hielten zwei Flügel und je ein Driftbaum vorn und achtern am Boot das Netz auseinander. Nach dem Verbot der Schleppnetzfischerei Anfang der 1990er-Jahre gab es die Zeesenfischerei nicht mehr. Doch viele liebevoll gepflegte Boote blieben und werden heute für touristische Fahrten genutzt. Übrigens: Die traditionell braune Farbe der Segel ergibt eine Tinktur aus Kienteer, Talg, Leinöl und Ockererde, mit der das Baumwolltuch getränkt wird. Text und Foto: Jürgen Hohmuth

Ausstellung zum Deutsch-Dänischen Krieg 1864

Der erste Schuss

Das Gefecht vor Helgoland zeitigt vor 150 Jahren den ersten scharfen Schuss einer deutschen Marine in der Seekriegsgeschichte.

Modell des Raddampfer-Kanonenbootes SALAMANDER in der Ausstellung.

Plakat der Sonderausstellung in Rendsburg.
Foto (2) Kathrin Orth

Eine große Sonderausstellung vom 1. März bis 11. Mai 2014 in Rendsburg erinnert an den Deutsch-Dänischen Krieg vor 150 Jahren. Sie erzählt von den kriegerischen Ereignissen, aber auch der Vorgeschichte des Konfliktes und seinen Auswirkungen. Einzelne Themenbereiche behandeln unter anderem das Sanitätswesen, die Kriegsberichterstattung sowie die Auseinandersetzungen auf See. Zwar waren die wenigen Seegefechte zwischen Dänemark einerseits sowie Preußen und Österreich andererseits kaum von kriegsentscheidender Bedeutung. Doch trug die Entwicklung ganz wesentlich zum Ansehen und Selbstvertrauen der österreichischen und der jungen preußischen Marine bei.

Im historischen Arsenal-Gebäude in Rendsburg werden zahlreiche, teils sehr seltene und nie gezeigte historische Objekte präsentiert. Viele Museen und Privat-Sammler aus dem gesamten Bundesgebiet sowie dem benachbarten Ausland haben das Projekt unterstützt. Im Begleitprogramm zur Ausstellung werden Vorträge und Führungen angeboten. *Kathrin Orth*

Museen im Kulturzentrum
Arsenalstraße 2–10
24768 Rendsburg
Tel. 04331/33 13 36
www.museen-rendsburg.de

Deutsches Schiffahrtsmuseum soll modernisiert werden

Besucherzahlen im freien Fall

Die Ausstellungen sind veraltet und Bibliothek sowie Magazin platzen aus den Nähten. Eine Sanierung ist im DSM dringend nötig.

Im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven muss sich dringend etwas tun: Die Ausstellungen sind veraltet, die Besucherzahlen im freien Fall. Archiv und die Bibliothek sind Topadressen, platzen aber aus allen Nähten. Die Leibniz-Gemeinschaft hat längst eine Sanierung gefordert. Im April wird sie erneut prüfen, ob das Haus Forschungsmuseum bleibt und weiter Fördergeld fließt.

Die Geschäftsführende Direktorin, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, möchte Forschung, Ausstellung und Werkstätten für Besucher verzahnen. „Das Museum bekommt einen ganz neuen Charakter“, verspricht Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz. Ab 2016 wird der Altbau von 1975 für 42 Millionen Euro saniert und modernisiert. Der Bund, Bremen und Bremerhaven teilen sich die Kosten. Dr. Manfred Ernst, Vorsitzender des Kuratoriums, will mehr: „Das DSM muss als Forschungsmuseum weiterentwickelt werden.“


Foto: Bangert

Zur Sail 2015 soll die Deichbrücke zwischen dem Altbau des Deutschen Schiffahrtsmuseums und der Weser fertig sein.

Größer bauen möchte auch Bremens Bürgermeister Jens Böhrnsen– doch ihm fehlt das Geld. *Harald Focke*

Seeventile als Urheber eines unfreiwilligen Tauchgangs

Bremer Koggennachbau untergegangen

In den Morgenstunden des 28. Januar 2014 ist von der ROLAND VON BREMEN an ihrem Anleger an der Schlachte nur noch der Mast zu sehen. Was war geschehen?



ROLAND VON BREMEN auf Grund. Ölsicherungen schützen die Weser vor Verschmutzung. Foto: Thomas Kuzaj

Wieder aufgetaucht und leergepumpt. Jetzt muss die Kogge in die Werft. Foto: Thomas Kuzaj

Kurios: Da wird mit modernen Mitteln eine Kogge aus dem 14. Jahrhundert originalgetreu nachgebaut, und als das historische Schiff sinkt, ist ausgerechnet ein Bauteil aus zeitgenössischer Fertigung die Ursache für den Untergang.

So geschehen in Bremen, wo in den frühen Morgenstunden des 28. Januar die ROLAND VON BREMEN an ihrem Anleger an der Schlachte, der maritimen Flaniermeile der Hansestadt, auf Tiefe ging. Je nach Stand der Tide ragte nur noch der Mast und bei Ebbe zusätzlich der achterliche Aufbau aus der Weser.

Eine schnelle Bergung mithilfe von leistungsstarken Pumpen war – bedingt durch extremes Niedrigwasser – bereits am nächsten Tag möglich. Experten machten als Ursache für den massiven Wassereinbruch ein defektes Seeventil aus und dichteten es ab. Seitdem ist die Kogge dicht und schwimmt ohne Pumpenhilfe. Vor allem Bordelektrik und Motor sind von dem unfreiwilligen Tauchbad betroffen, von den Verunreinigungen unter Deck ganz zu schweigen. Ein längerer Werftaufenthalt ist für die ROLAND VON BREMEN unumgänglich, ein Totalschaden ist jedoch nicht entstanden. Das 24 Meter lange Schiff ist der Nachbau einer Kogge aus dem Jahr 1380, deren Reste 1962 bei Bauarbeiten in der Weser gefunden wurden. Das Original befindet sich im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Mit dem Replikat werden vor allem Fahrten für Touristen auf der Weser unternommen.

Ulf Kaack

2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel

Die Rolle eines Flusses

Vom römischen Transportweg zum einenden Band Europas: Eine Sonderaustellung in Trier informiert.

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Ab dem 18. Mai 2014 bis zum 1. März 2015 zeigt das Stadtmuseum Trier eine bemerkenswerte Sonderausstellung. „2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel – Vom römischen Transportweg zum einenden Band Europas“ präsentiert die Entwicklungskraft einer Flussschifffahrt für seine Regionen entlang ihrer Ufer.

Seit der römischen Antike prägt die Schifffahrt auf der Mosel die Gebiete entlang des Flusslaufes. In der Wirtschafts- und Kulturgeschichte der Großregion lassen sich bis in die Gegenwart zahlreiche Anknüpfungspunkte an die Geschichte der Schifffahrt finden.

Anhand von Kunstwerken, Gebrauchsgegenständen und detailgetreuen Modellen entwirft die Ausstellung ein vielschichtiges Panorama der Moselschifffahrt als europäisches Großprojekt. Neben Exponaten aus der Sammlung des Stadtmuseums Simeonstift und Leihgaben zahlreicher renommierter Museen haben auch die Nachkommen von Schiffsleuten authentische und persönliche Zeugnisse zur Verfügung gestellt, in denen das Berufsleben auf der Mosel und ihren Nebenflüssen lebendig wird.



Moselschifffahrt vor über hundert Jahren. Aquarell von C. Rüdell. Foto: Stadtmuseum Trier

Jörg-M. Hormann

Faktenfülle zum WK II

Zahlen, Daten und Fakten

Vergleichszahlen der unterschiedlichsten Bereiche zum Kriegsgeschehen von 1939 bis 1945 sind in dieser kompakten Form ein Novum.

Für die Bewertung eines solchen Buches ist wichtig, wer und wo er die Daten zusammengetragen hat. Militärhistoriker Peter Doyle ist Gastprofessor am University College London und Sekretär der „All Party Parliamentary War Heritage Group“. Neben zahlreichen wissenschaftlichen Publikationen hat er bereits Werke über den Ersten und Zweiten Weltkrieg verfasst, u. a. über die Erlebnisse britischer Soldaten als deutsche Kriegsgefangene und über die deutschen Luftangriffe auf britische Städte. Wir haben es also mit einem kompetenten britischen Autor zu tun, der sich der britischen Sichtweise der Dinge verpflichtet fühlt, was dem Zahlenwerk und seiner grafischen Darstellung nicht schadet.



Infografik und Tabellen: Fakten und Zahlen zum Nachdenken. Foto: Bucher Verlag

Zahlreiche Tabellen und Diagramme visualisieren die Hintergründe des globalen Konflikts. Die Schrecken des Krieges werden mit nackten Zahlen erschütternd deutlich. Peter Doyle präsentiert nach jahrelangen Archiv- und Internetrecherchen Fakten zu Bevölkerungszahlen und Opfern, zur Bewaffnung der Boden-, Luft- und Marinetruppenteile, zu den Kosten des Krieges, den Auswirkungen auf die Länder Europas und auf die ganze Welt.

Jörg-M. Hormann

Zur 150. Wiederkehr des „Tages von Helgoland“

Ein Denkmal im neuen Glanz?

Mit Zeitmangel vor Augen gegen sich langsam drehende Behördenmühlsteine ankämpfen.

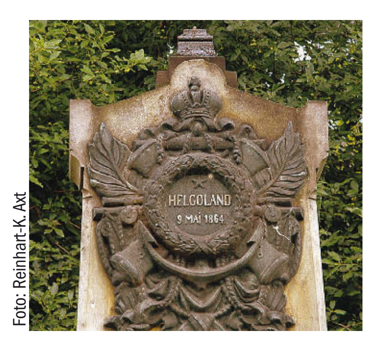


Foto: Reinhart-K. Axt

Detail des Denkmals mit Ort und Datum des Seegefechts gegen die Dänen. Beides soll demnächst golden glänzen.

Ein besonderes Denkmal befindet sich in Hamburg-Altona in Höhe der Straße „Palmallie“, hinter den Gebäuden der Deutschen Ostafrika Linie DOAL. Geht man den asphaltierten Weg links von den Gebäuden entlang, findet man es an einem wenig prominenten Standort auf der grünen Wiese. Seit einiger Zeit liegen in der Nähe zwei alte Anker und ein paar Findlinge, um der Grünfläche einen maritimen Touch zu verleihen, aber keine erklärende Tafel hilft dem Betrachter des Denkmals „auf die Spur“. Erst die fast unleserliche Inschrift gibt Auskunft: Es handelt sich um ein Denkmal zu Ehren der im Gefecht von Helgoland gefallenen österreichischen Soldaten. Am 9. Mai 1864 kamen bei Helgoland österreichische Einheiten unter dem späteren Admiral Wilhelm Tegetthoff mit dänischen Schiffen ins Gefecht. Grund dafür war die „Bundesexekution“ der Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes gegen Dänemark, die an Land, nach zahlreichen Gefechten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein, mit dem preußischen Sieg bei Düppel ein Ende fanden. Das Seegefecht bei Helgoland ging zwar unentschieden aus, beendete aber die dänische Seeblockade der norddeutschen Häfen.

Das Altonaer Hafenarchiv (AHA) unter der Leitung von Reinhart-K. Axt hat sich des Denkmals angenommen und versucht im – leider etwas schleppenden – Konsens mit dem Denkmalschutzamt Hamburg dem Denkmal eine etwas würdigere Umgebung zu verschaffen. Inzwischen ist das Ehrenmal von hässlichen Graffitis befreit. Nun sollen die metallenen Details aufgearbeitet werden. Ein entsprechender Antrag ist dem Denkmalschutzamt bereits zugegangen. Leider steht die Antwort für das neue Vorhaben noch aus. Das Denkmal ist nicht nur für die Angehörigen des Österreichischen Marineverbandes (ÖMV) eine nationale Gedenkstätte, sondern auch kunsthistorisch wertvoll, hat doch der Architekt Martin Haller (führender Architekt des Rathausbaus in Hamburg) den Entwurf gezeichnet.

Im Jahr 2014, zur 150. Wiederkehr des „Tages von Helgoland“, sind von österreichischen und deutschen Marineverbänden sowie der Deutschen Marine Gedenkfeierlichkeiten geplant. Dazu sollte das Denkmal wenigstens präsentabel sein. Weiterführende Infos zum Thema per Anfrage über: altonaer-hafenarchiv @gmx.de *Reinhart-K. Axt*



Tage dauerte die längste Fernunternehmung eines U-Bootes während des Ersten Weltkrieges. Seiner Majestät U-Kreuzer 157 ist unter dem Kommando von Korvettenkapitän Max Valentiner vom 27. November 1917 bis zum 15. April 1918 auf See. Ursprünglich als Handels-U-Boot konstruiert, wird U 157 zum U-Kreuzer umfunktioniert. Zwei 10,5-cm-Kanonen gaben dem U-Kreuzer erhebliche Kampfkraft im Handelskrieg über Wasser.

Abb.: Sammlung Jörg-M. Hormann

Schleppdampfer WOLTMAN wird 110 Jahre alt

Doppelgeburtstag im Hamburger Museumshafen Övelgönne

Nicht nur das Schmuckstück des „Förderverein Schleppdampfer Woltman e.V.“, sondern der Verein selbst, blickt auf 20 ereignisreiche Jahre zurück.

Seit zwei Jahrzehnten wird das technische Kulturdenkmal gehegt und gepflegt. 1904 in Dienst gestellt, ist der Schleppdampfer WOLTMAN heute bestens in Schuss, um bei kurzen und auch längeren Fahrten auf der Elbe durch den Nord-Ostsee-Kanal zur Kieler Woche oder bis nach Rostock den Mitfahrenden eine Erlebnisreise zu bieten. „Kommen – Schauen – Hören – Riechen – Staunen – Mitfahren – Mitmachen – das macht Laune!“ So ein Slogan des Fördervereins. Da sind Augen, Ohren und Nase der Fans von Traditionsschiffen dabei, wenn die Rauchfahne über dem Wasser aufsteigt, die Bugwelle schäumt und man vorn stehen sollte, wenn beim Durchblasen die „Heizerflöhe“ sich breit machen. Gelegenheiten zum Mitfahren bieten sich im Jubiläumsjahr reichlich, wie die website des Fördervereins zeigt. http: //www.woltman.de

Jörg-M. Hormann



DS WOLTMAN bei voller Fahrt in seinem Element. Foto: Bernd Kölle

SIE HABEN GEWONNEN!

Unter den Lesern der letzten SCHIFF Classic haben wir drei Bücher „Zeit & Meer“ aus dem Delius Klasing Verlag verlost. Wer mit DGSM die Frage nach dem Herausgeber von SCHIFF Classic richtig beantwortet hatte, nahm an der Auslosung teil. Gewonnen haben: Herbert Adam aus Dortmund, Jürgen Schnabel aus Meuselwitz und Klaus Jürgens aus Erkelenz. Herzlichen Glückwunsch!

Fregatte Emden nach 30 Jahren außer Dienst

Das Schiff mit dem EK

Mit der fünften EMDEN endet vorläufig die Tradition des Erinnerns durch das Eiserne Kreuz an Bord.

Nach über dreißig Jahren im Dienst der Deutschen Marine wurde am 29. November 2013 die Fregatte EMDEN mit dem Befehl „Hol nieder Flagge und Wimpel" in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt. Eine solche feierliche Zeremonie ist immer mit wehmütigen Gedanken der Besatzung verbunden. Vier Vorgängerschiffe trugen diesen Namen, dazu das Eiserne Kreuz, das der ersten EMDEN der Kaiserlichen Marine 1914 von Kaiser Wilhelm II. verliehen und von allen weiteren Kriegsschiffen namens EMDEN übernommen wurde. Das Eiserne Kreuz der nun außer Dienst gestellten Fregatte ist nach Australien in ein Museum verliehen worden, was nicht überall auf Verständnis stößt. Die Deutsche Marine besitzt wenige Symbole von übergreifender und verbindender Bedeutung. Offensichtlich einig ist sich die Marine immerhin im Bestreben, den Namen „Emden" zu erhalten. „Ich vermag mir deshalb eine deutsche Marine ohne eine EMDEN nicht vorzustellen", sagte der Kommandeur des 4. Fregattengeschwaders, Kapitän zur See Schönbach.

Der bei der Außerdienststellung seines Patenschiffes ebenfalls anwesende Oberbürgermeister der Stadt Emden, Hans Bornemann, versprach in seiner Rede bei einem anschließenden kleinen Empfang, von Seiten der Stadt alles zu unternehmen, was den Namen „Emden" im Gedächtnis der Öffentlichkeit – und in diesem Fall ist wohl die politische Öffentlichkeit gemeint – halten wird. *Eberhard Kliem*



Letzte Worte des Kommandanten der EMDEN an Besatzung und Gäste. Foto: Deutsche Marine

„All is lost": Ein Film, der unter die Haut geht

Ein alter Mann und das Meer

Robert Redford spielt die Hauptrolle in „All is lost", einem großen Kinodrama, das nahezu ohne Worte auskommt. Der maritime Kinokick des Jahres.

Bildsprache spielt eine immens wichtige Rolle, wenn in einem Film Dialoge nicht stattfinden und sich die Monologe auf deftige Kraftausrücke sowie einen ungehörten Funkspruch beschränken. Robert Redford spielt die Hauptrolle in „All is lost", einem großen Kinodrama, das nahezu ohne Worte auskommt und seit Kurzem in den hiesigen Lichtspielhäusern gezeigt wird. Ein Epos über den Kampf zwischen Selbstbehauptung und Selbstaufgabe, bei dem allein die Story spricht und die mit mal grandiosen, mal spartanischen Bildern den Zuschauer für sich gefangen nimmt. Nichts erfährt er über den Protagonisten, nichts über das Wie und Warum. Der Plot: Ein namenloser Mann im fortgeschrittenen Alter mitten auf dem Indischen Ozean erwacht an Bord seiner Segelyacht. Es ist heller Tag, das Meer rauscht friedlich. Wasser dringt ins Boot, das mit einem treibenden Container kollidiert ist. Notdürftig flickt der Namenlose das Leck, setzt über Funk einen Notruf ab. Doch der Untergang ist nicht aufzuhalten: Hilfe bleibt aus, ein Gewittersturm zieht auf. Der Mann verliert zunächst sein Hab und Gut, dann die Ausrüstung und zunehmend seine Hoffnung und den Überlebenswillen.



Plakat für einen sehenswerten Film. Foto: Ulf Kaack

„All is lost" ist eine Allegorie auf die Einsamkeit und Machtlosigkeit gegenüber den Gewalten der Elemente. Das Protokoll eines Untergangs, bei dem sich der fortschreitende Verlust in Redfords zerklüfteter Gesichtslandschaft widerspiegelt. *Ulf Kaack*

Briefe an die Redaktion

Zu „Mitfliegen und aufklären am Boden", SCHIFF Classic 1/2014

Kleine Korrektur zu Ihrem Beitrag. Der Bericht über den Ausbildungssimulator der Breguet Atlantic nennt vier Motoren an dem Flugzeug. Das stimmt nicht, denn es hatte nur zwei, wie das beigelegte Beispielbild zeigt. Dieses wurde im Auftrag des Kommodore des MFG 3 in Nordholz, FK Per Weiler (einem ehemaligen Breguet-Piloten), angefertigt und dekoriert gegenwärtig dessen Dienstzimmer.
Olaf Rahardt, Marinemaler



Dienstzimmerschmuck: zweimotorige Breguet Atlantic. Foto: Olaf Rahardt

Zu „Eine Frage der Ehre. Entscheiden unter Druck", SCHIFF Classic 1/2014

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch der Ausgang der Unternehmung des dänischen Orlogskapitäns Paludan am 5. April 1849 in der Eckernförder Bucht. Er erhielt den Befehl, Eckernförde anzugreifen, wenn möglich Truppen zu landen und, bestenfalls, einen dänischen Brückenkopf zu bilden. Ein Blick auf die Karte zeigt auch dem unerfahrenen Betrachter das Risiko, dort unter Land zu gehen und die geforderten Aktionen möglichst siegreich zu beenden. Insbesondere bei Ostwind ist eine derartige Unternehmung ein Himmelfahrtskommando. Vorweg: Das Unternehmen wurde zum Desaster für die dänischen Kräfte. Paludan führte seinen Verband befehlsgemäß bis fast an den Strand von Eckernförde, um seinen ihm vom Marineminister erteilten Befehl auszuführen. Seine Bedenken teilte er mit seinem Stab und den anderen Kommandanten vor dem Gefecht. Später schrieb er: „Insbesondere erinnere ich mich an eine Aussage von Kapt. Aschlund. Es wäre eine große Schande, wenn wir es mit unserer großen Überlegenheit nicht wagen würden, gegen zehn Kanonen den Kampf aufzunehmen. Ich musste ihm Recht geben und sah voraus, dass ein Rückzug ohne Versuch, den Befehl durchzuführen, mir den Ruf geben würde, ich wäre übervorsichtig und hätte nicht den persönlichen Mut, (...) ein Kriegsschiff ins Gefecht zu führen. Es war eine Ehrensache, mich und die dänische Fahne gegen eine solche unvorteilhafte Beurteilung zu wehren." Man erkennt unzweifelhaft aus dem Schreiben, das Paludan während seiner Festungshaft in Rendsburg zu Papier brachte, dass er und seine Offiziere durchaus die Gefahr, die von östlichen Winden drohte, vorher erkannt hatten. Tatsächlich kam es zum „worst case", der Wind drehte auf Ost, das Unternehmen misslang. Nach seiner Rückkehr nach Dänemark kam der Unglückliche vor Gericht, die Anklageschrift wies 16 Anklagepunkte auf. Später wurde Paludan vom König zu drei Monaten „gemäßigter Festungshaft" begnadigt. *R.-K. Axt, Hamburg*

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder
SCHIFF CLASSIC, Postfach 40 02 09, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

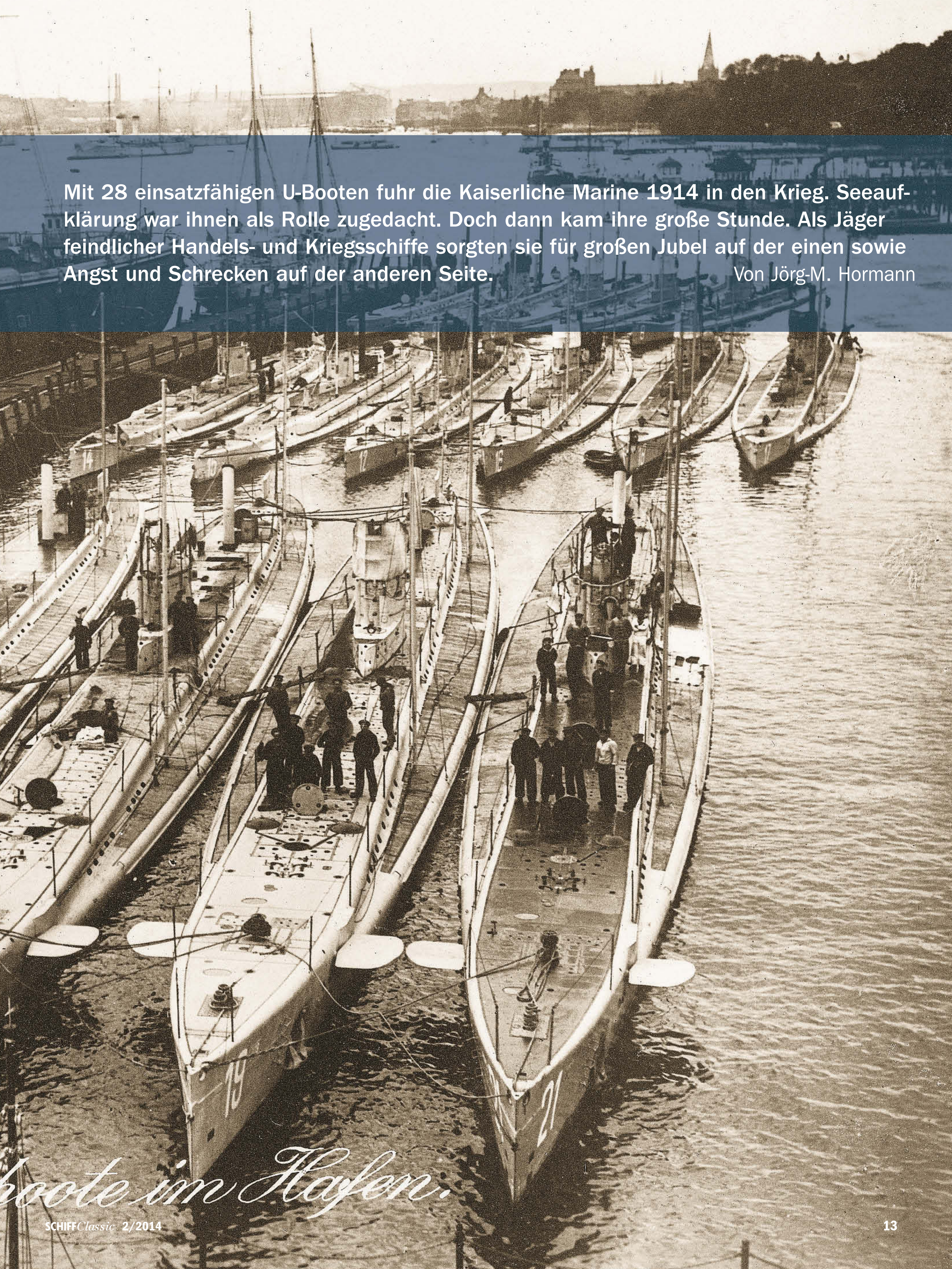
Deutsche U-Boote im Ersten Weltkrieg

Erst verkannt und dann gefürchtet



Kaiserliche U-Bootflottille auf einen Blick

15 U-Boote sind hier an der Kieler Blücherbrücke im Päckchen vertäut. Das Foto vom Sommer 1914 präsentiert die fast komplette U-Bootwaffe der Kaiserlichen Marine, mit der in den Krieg gezogen wird. Mit der ersten Bootsreihe im Vordergrund präsentieren sich die modernsten Einheiten der jungen Waffenart. Seit U 19 treiben statt der anfälligen Petroleummotoren neu entwickelte Dieselmotoren die deutschen U-Boote an. U 19 ist das Typ-Boot der „UA-Klasse Diesel", ein Zweihüllen-Hochsee-U-Boot, und wird am 6. Juli 1913 in Dienst gestellt. Bis zur Bootsnummer U 41 wird an dem Typ technisch nicht viel geändert. Die vier Boote im Vordergrund, U 19 bis U 22, werden im Laufe des Krieges bei insgesamt 83 Fernfahrten zusammen 171 Handelsschiffe mit 370 763 Bruttoregistertonnen und fünf Kriegsschiffe mit 34 440 Tonnen versenken. Darunter auch der englische Cunard Liner LUSITANIA, der U 20 am 7. Mai 1915 vor die Torpedorohre läuft. Foto: Sammlung Jörg Braun



Mit 28 einsatzfähigen U-Booten fuhr die Kaiserliche Marine 1914 in den Krieg. Seeaufklärung war ihnen als Rolle zugedacht. Doch dann kam ihre große Stunde. Als Jäger feindlicher Handels- und Kriegsschiffe sorgten sie für großen Jubel auf der einen sowie Angst und Schrecken auf der anderen Seite.

Von Jörg-M. Hormann





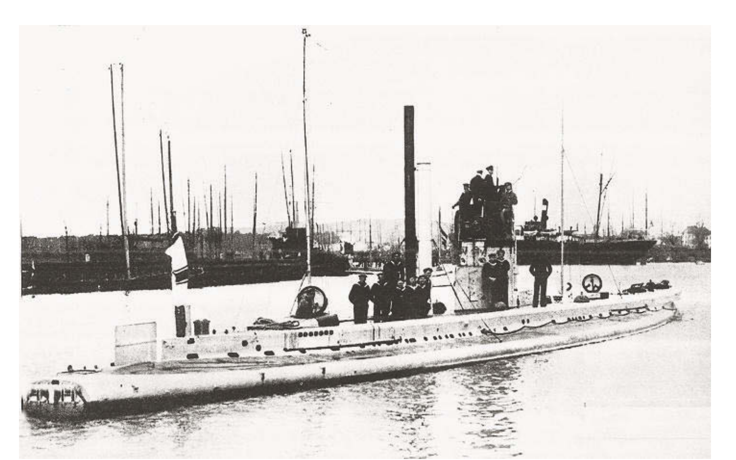
In der Zentrale eines U-Bootes 1915

Ruhige Gelassenheit in der Zentrale eines U-Bootes während des Einsatzes. Die meisterliche Darstellung von Felix Schwormstädt, einer der wenigen kunstakademisch ausgebildeten Kriegsmaler des Ersten Weltkrieges, täuscht über die Realität hinweg. Kapitänleutnant Freiherr von Forstner, der für das Motiv posierte, gehört schon 1915 zu den U-Boothelden der Kaiserlichen Marine. Eine zeitgenössische Beschreibung trifft wohl eher die Atmosphäre im U-Boot: „… die Seele hatten sie sich aus dem Leib geschlingert, und der Drude im schmerzenden Schädel wollte nicht weichen. Der Lärm der Motoren hatte sie längst taub gemacht. Im Innern des Bootes herrschte eine unerträgliche Atmosphäre von heißer, verbrauchter, mit Petroleum-, Schmieröl- und Wasserdunst durchsetzter Luft, die Ventilation reichte nicht aus. Oben an Deck hingen die Wachgänger, trotz Ölzeug bis auf die Haut durchnässt, festgeschnallt in den Gurten, um nicht von den überkommenden Seen über Bord gefegt zu werden …“ Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

SIGNALGAST: Ohne Flaggensignale keine Verständigung auf See. Dienstgrad- und Laufbahnabzeichen der Maate bzw. Obermaate bis 1918. Foto: Helmut Weitze

Entwicklung und Einsatz des U-Bootes als militärische Waffe begannen in allen Marinen um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert. Da die Kaiserliche Marine den Bau einer Hochseeflotte mit Linienschiffen und Schlachtkreuzern favoritisierte, waren U-Boote erst sehr spät in das Blickfeld des Reichsmarineamtes gerückt. Vorab sollten die Erfahrungen der europäischen Seemächte, besonders die der Franzosen, mit dem neuen Fahrzeugtyp beobachtet und ausgewertet werden.

Und so kam es, dass erst am 14. Dezember 1906 das erste deutsche U-Boot als U 1 von der kaiserlichen Marine in Dienst gestellt wurde. Selbst innerhalb der Kaiserlichen Marine – und erst recht außerhalb derselben – gab es zu jener Zeit reichlich Stimmen in entscheidenden Positionen, die vom militärischen Wert des U-Boots keineswegs überzeugt waren und die auch nicht so viel Phantasie besaßen, um die künftige Bedeutung der Waffe vorausschauend zu erahnen. Kommandanten wie Otto Weddigen, der bald ins Rampenlicht der Weltöffentlichkeit rücken sollte, waren im besten Sinne des Wortes Kämpfer schon im Frieden, verbissene Streiter für ihre Idee, Männer, die Leistungen erzielen mussten, wenn sie andere überzeugen wollten. Es war ein harter und gefahrvoller Dienst, das U-Boot mit seinem komplizierten Mechanismus technisch, seemännisch und militärisch zu beherrschen und Besatzungen heranzubilden, die in jedem Augenblick das Rechte taten, um allen Situationen gewachsen zu sein. Otto Weddigen galt als einer der besten.

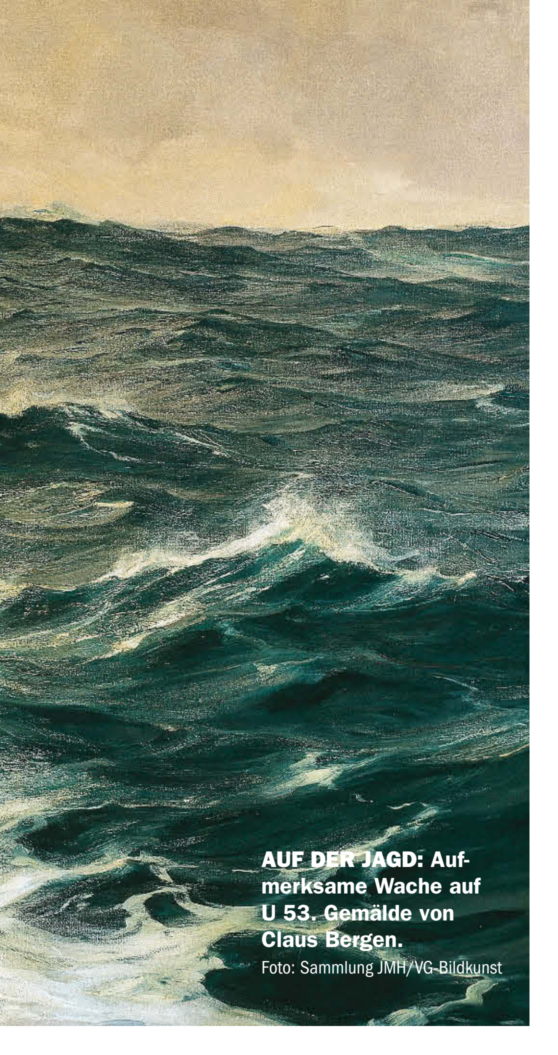


GROßE ZUKUNFT: Petroleumboot U 9 im Hafen von Swinemünde im Jahr 1913. Das Boot wird das berühmteste der U-Bootwaffe werden.

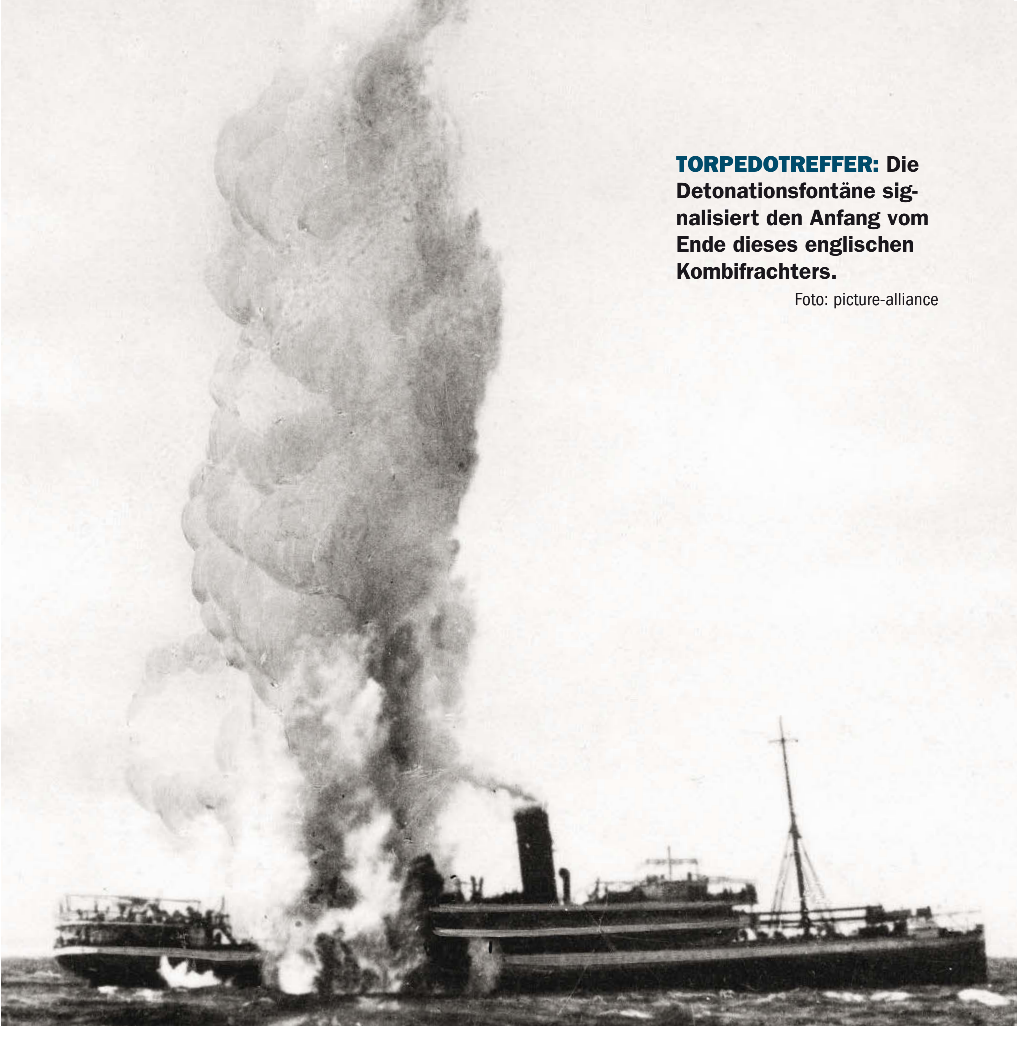
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Beste Schießergebnisse

Diesen Ruf erhärtete er im Mai 1913 durch sensationelle Schießresultate. U 9 war die Aufgabe gestellt worden, die in Verbandsformation dampfende Hochseeflotte mit Übungstorpedos unbemerkt anzugreifen. Es gelang ihm, auf nicht weniger als drei Schiffen „Treffer“ anzubringen. Ein solches Ergebnis war seit Bestehen der U-Bootflottille noch nicht dagewesen. Unverdrossen wurde weitergearbeitet. Und die U-Bootleute schafften es. Sie brachten es zuwege, dass sich in den maßgebenden Stellen zunehmend die Erkenntnis durchsetzte, dass die neue Waffe möglicherweise zu einem be-



AUF DER JAGD: Aufmerksame Wache auf U 53. Gemälde von Claus Bergen.
Foto: Sammlung JMH/VG-Bildkunst



TORPEDOTREFFER: Die Detonationsfontäne signalisiert den Anfang vom Ende dieses englischen Kombifrachters.
Foto: picture-alliance

achtlichen Faktor im Seekrieg werden könnte. Die gesammelten Erfahrungen wurden ausgewertet, der Erfindergeist mächtig angeregt, größere und verbesserte Boote wurden gebaut, und als 1914 der Krieg ausbrach, war U 9 schon lange nicht mehr das modernste und leistungsfähigste Unterseeboot. Niemand bedauerte diese Tatsache mehr als Weddigen, aber vorerst musste er sich damit abfinden, dass die modernen, leichter zu handhabenden Boote jüngeren, weniger erfahrenen Kommandanten anvertraut wurden.

Die Vorstellungen der Einsatzrolle von U-Booten dokumentiert einer ihrer ersten Einsätze. Wenige Tage nach Kriegsausbruch wurde die I. U-Flottille, bestehend aus zehn Booten, geschlossen gegen die Grand Fleet vom 6. bis 11. August 1914 vorgeschickt. Die Marineführung wusste nicht, wo die englische Flotte in der Nordsee operierte.

Wo ist die englische Flotte?

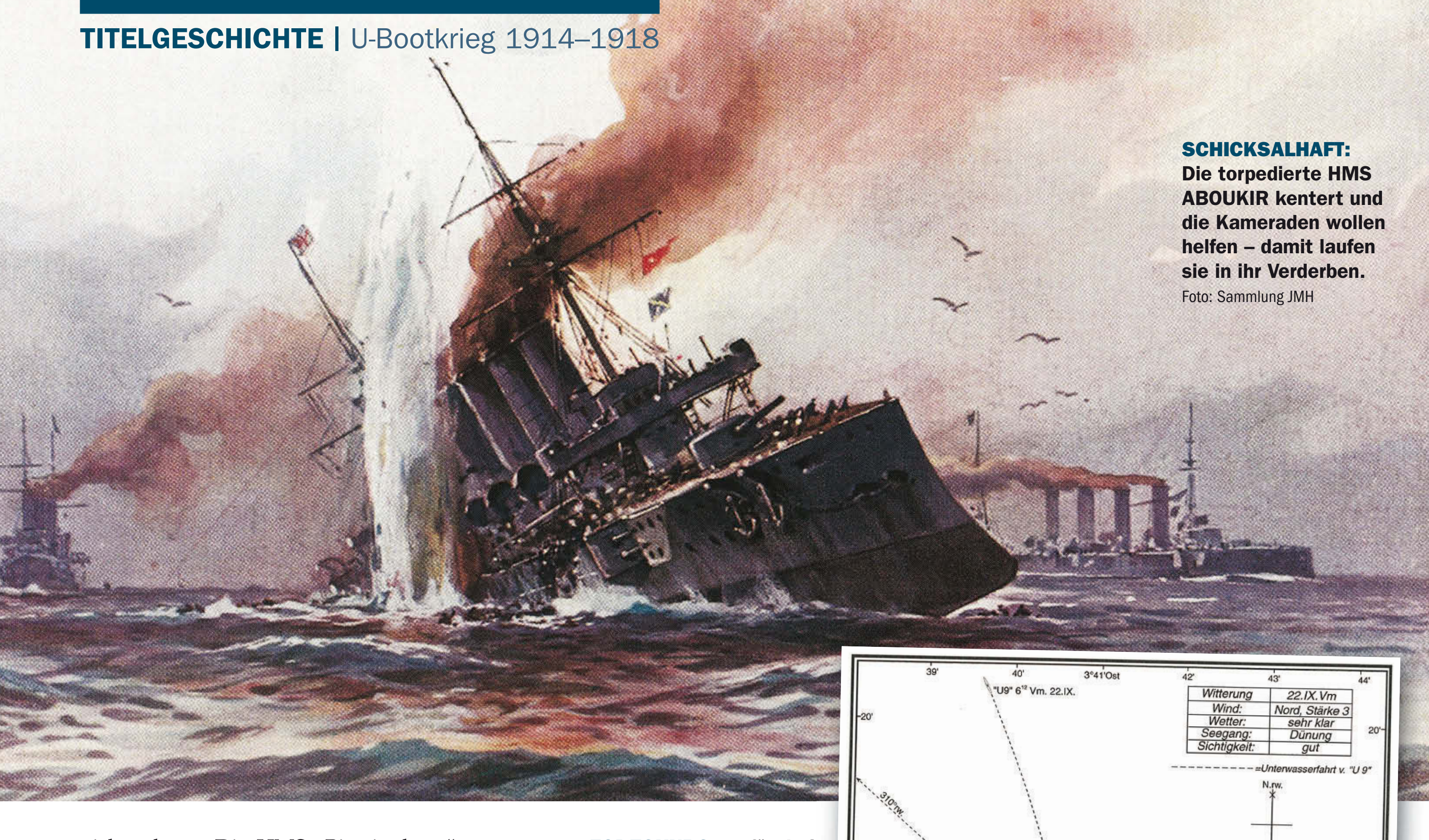
Aus einer Standlinie weit westlich von Helgoland heraus begannen die U-Boote mit einem Abstand von sieben Seemeilen (rund 13 Kilometern) eine 120 Kilometer breite Überwasserstreife nach Norden hin abzusuchen. Die mehrtägige Unternehmung, die planmäßig bis zur Linie Utsire–Orkneys und zurück durchgeführt wurde, blieb jedoch ein Stoß ins Leere, da das feindliche Gros nicht angetroffen wurde.

„U 15“, das westliche Flügelboot des Aufklärungsstreifens, traf am 9. August bei schlechtem Wetter auf feindliche leichte Streitkräfte. Erst nach dem Krieg kam die Bestätigung, dass der Kleine Kreuzer „Birmingham“ das U-Boot durch Rammstoß ver-

HINTERGRUND Handelskrieg nach Prisenordnung

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs führten die U-Boote der Kaiserlichen Marine zunächst Handelskrieg nach Prisenordnung. Die schrieb vor, Handelsschiffe nicht ohne Vorwarnung zu versenken. Schiffe waren durch Signale oder einen Schuss vor den Bug zu stoppen. Nach **Kontrolle der Frachtpapiere** und der Ladung durch ein Prisenkommando war anschließend zu entscheiden, ob tatsächlich eine Prise vorlag oder dem Handelsfahrer freie Weiterfahrt zu gewähren war. Im Falle einer Versenkung waren die Schiffbrüchigen aufzunehmen und zu versorgen. Als Gegenreaktion auf die von den Engländern verhängte Seeblockade erklärte das Kaiserreich die Seegebiete um die Britischen Inseln zum militärischen Operationsgebiet. Die wenigen einsatzfähigen U-Boote sollten dort eine **Gegenblockade** errichten. Da aufgetauchte U-Boote den Geschützen von Handelsschiffen gegenüber schutzlos waren, befahl die Marineleitung am 22. Februar 1915, Schiffe der Feindstaaten ohne Vorwarnung zu torpedieren. Diese Vorgehensweise hatte scharfe Proteste der neutralen Staaten zur Folge, vor allem in den Vereinigten Staaten. Als U 20 am 7. Mai 1915 den britischen Passagierdampfer LUSITANIA versenkte, befanden sich unter den 1198 Opfern auch 124 US-Amerikaner. Aus Sorge vor einer weiteren Belastung des mittlerweile gereizten Verhältnisses zu den USA wurde der **uneingeschränkte U-Bootkrieg** zunächst eingestellt. Vor dem Hintergrund der immer dramatischer werdenden Versorgungslage in Deutschland erklärte die Marineleitung jedoch, England werde bei einer Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkriegs in sechs Monaten kapitulieren. Daraufhin nahm die Oberste Heeresleitung diesen Krieg am 1. Februar 1917 wieder auf. Diese Entscheidung war einer der Hauptgründe für die amerikanische Kriegserklärung am 6. April 1917.

Ulf Kaack



SCHICKSALHAFT: Die torpedierte HMS ABOUKIR kentert und die Kameraden wollen helfen – damit laufen sie in ihr Verderben. Foto: Sammlung JMH

TODESKURS: … für drei englische Kreuzer. Der unter Wasser gefahrene Kurs von U 9 am Morgen des 22. September 1914. Foto: Sammlung JMH

nichtet hatte. Die HMS „Birmingham" gehörte zur weit vorgeschobenen Marschsicherung des dort tatsächlich kreuzenden englischen Gros. Man war also nicht allzu weit voneinander entfernt aneinander vorbeigelaufen.

Als wichtig für eine Einsatztaktik der U-Boote stellte sich für die deutsche Seite die neue Erfahrung heraus, dass U-Boote imstande waren, weitab von ihren Stützpunkten, in tagelangen Unternehmungen, die feindlichen Gewässer unsicher zu machen. Dieses Beweises bedurfte es, denn niemals in Friedenszeiten waren ähnliche Anforderungen an Mensch und Material gestellt worden. Hätte die deutsche Führung darüber hinaus davon Kenntnis erhalten, dass das Erscheinen deutscher U-Boote so hoch im Norden die britische Admiralität bewog, ihre Schlachtgeschwader aus den schottischen Osthäfen nach Scapa Flow auf den Orkneys und sogar an die Westküste zu verlegen, so hätte sie bedeutsame strategische Folgerungen bezüglich des Einsatzes der Hochseeflotte ziehen können. Allerding war das Nachrichtenwesen noch nicht so weit ausgebaut, um über den Verbleib der englischen Flotte zu unterrichten.

Die Nordsee mit einem Masseneinsatz von U-Booten einfach streifenweise zu durchkämmen, wurde nicht wiederholt, obwohl schon der erste Einsatz dieser Art nur knapp das Ziel der Aufklärung der englischen Flotte verfehlte. Die Führung neigte jetzt dazu, gewisse, dem U-Boot anhaftende Nachteile, wie dem durch die niedrige Augenhöhe bedingten engen Gesichtskreis und die zu geringe Geschwindigkeit, stärker in die Überlegungen eingehen zu lassen. Und so gelangte man zu der Auffassung, das Plus der U-Bootoperation in der stärker individuellen Bewegungsfreiheit zu sehen. In der Konsequenz forderte das den Einzeleinsatz der U-Boote als Erfolgsmöglichkeit. Noch während die I. U-Flottille unterwegs war, wurde bekannt, dass die Überführung eines englischen Expeditionskorps nach belgischen und französischen Häfen im Gang war. Auf dem Festland brauchten die Alliierten Unterstützung gegen die vorwärtsdringende deutsche Armee. Der Führer der U-Boote, Hermann Bauer, gab die Anweisung, U-Boote von Helgoland aus einzusetzen, um die Truppentransporte zu stören.

> **„Reisende, die den Atlantik überqueren wollen, werden daran erinnert, (…) dass alle Schiffe, die die Flagge Großbritanniens oder eines seiner Verbündeten führen, Gefahr laufen, in diesen Gewässern zerstört zu werden …"**
>
> Aus einer Anzeige in 40 amerikanischen Zeitungen, die am 1. Mai 1915 kurz vor dem Abreisetag der LUSITANIA erschienen

Von Helgoland in See

In Ausführung des erhaltenen Befehls ging U 9 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Otto Weddigen von Helgoland aus in See. Infolge schwerer Dünung und daraus resultierender heftiger Bewegungen traten Kompassstörungen auf, die das Navigieren unsicher machten. Zwei Tage und eine Nacht hatte sich U 9 mühsam durch Sturm und wid-



W. FORSTMANN: (1883–1973) 16 Fahrten mit U 39, 146 Schiffe mit 384 304 BRT versenkt

W. STEINBAUER: (1888–1978) UB 47 und UB 48, 51 Schiffe mit 183 871 BRT versenkt

L.V.A. DE LA PERIÉRE: (1886–1941) U 35 und U 139, 139 Schiffe mit 457 179 BRT versenkt

M. VALENTINER: (1883–1949) S.M. U 38 und U 157, 153 Schiffe mit 347 460 BRT versenkt

rige See hindurchgekämpft. Den Männern der Besatzung war nichts erspart geblieben.

Zum Schutz der Truppentransporte waren von der britischen Admiralität die Schiffe der Southern Force zusammengezogen worden, zu der u. a. das VII. Kreuzergeschwader gehörte, das aus fünf älteren Panzerkreuzern – EURYALUS, BACHANTE, ABOUKIR, CRESSY und HOGUE – bestand und von Admiral Christian geführt wurde. Auch sie hatten den Sturm der letzten Tage über sich ergehen lassen müssen, der die begleitenden Zerstörer in die Häfen zurückgetrieben hatte. Drei Panzerkreuzer, die ABOUKIR, HOGUE und CRESSY, befanden sich am 22. September 1914 auf Position.

Nationale Katastrophe

Als der Morgen des 22. September heraufdämmerte und die ersten Sonnenstrahlen über die Wasserfläche huschten, ahnte niemand auf den englischen Schiffen, welch furchtbare Katastrophe ihnen bevorstand. Kein Anzeichen sprach dafür, es war sichtig, die Luft klar, der Horizont rein und vom Feind nichts zu sehen. Und U-Boote? Seit vor 14 Tagen ein deutsches U-Boot vor dem Firth of Forth den Kreuzer PATHFINDER durch Torpedoschuss versenkt hatte, war mit dem Auftreten von Unterseebooten zwar überall zu rechnen … aber heute? Völlig ausgeschlossen! Wie hätten sie denn bei dem tagelangen Unwetter bis in diese Gegend gelangen können, wenn schon die weit größeren Zerstörer umkehren hatten müssen? Blieb noch die Minengefahr übrig – jawohl, Minen konnten deutsche Oberwasserstreitkräfte nachts unbemerkt geworfen haben, aber kaum hier unter der holländischen Küste. Solcher Art mochten die Überlegungen auf englischer Seite wahrscheinlich gewesen sein.

Um 5:45 Uhr bei Sonnenaufgang taucht U 9 auf. Der Wind hat bis auf Stärke 3 abgeflaut. Da der Wind den Petroleumqualm der Motoren vor dem Boot hertreibt und dadurch die Sicht nach Süden verdeckt wird, lässt Wachoffizier Oberleutnant Spieß Zickzack fahren, was sich als sehr nützliche Maßnahme erweist, denn es dauert nicht lange als in südlicher Richtung, mit dem Glas gut erkennbar, eine Stenge über der Kimm zum Vorschein kommt, die wenig später als Mastspitze eines Kriegsschiffes ausgemacht wird. Augenblicklich erscheint der gerufene Kommandant auf dem Turm. Weddigen gibt sofort Tauchbefehl und fährt in Sehrohrtiefe den drei Kriegsschiffen entgegen, die in breiter Dwarslinie auf U 9 zulaufen. Der mittlere der drei Kreuzer soll das erste Opfer sein. Nach dem ersten Torpedotreffer auf der ABOUKIR kentert der Kreuzer in wenigen Minuten.

Fataler Fehler der Briten

Jetzt machen die Engländer einen fatalen Fehler: Anstatt mit Höchstfahrt zackend davonzudampfen, beginnen die beiden Flügelkreuzer mit geringer Fahrt an das getroffene Schiff heranzuschließen, um für den Fall des Sinkens die Besatzung zu retten. Man glaubt an eine Minenexplosion. Die Anwesenheit

DOKUMENT 1. Fernunternehmung von U 97

Leutnant Fritz Lamprecht, Wachoffizier auf U 97 und davor auf U 43 berichtet seine Erlebnisse: „…Unser liebes altes U 97 war ein maschinell hoffnungslos verbauter Kasten und unsere Heizer haben es mit Ausbau von Kolben bei Zylinder-Rissen verdammt schwer gehabt. So haben wir weniger mit dem Feind, als vielmehr mit dem Boot selbst zu, tun gehabt, ein Umstand,- der die Besatzung nur noch fester zusammenschweißte … Die 1. Fernunternehmung unter Kapitänleutnant Hugo Schmidt dauerte vom 5. bis 23. September 1917. Beim Auslaufen im Minengebiet auf 25 m Tiefe ging genau über uns eine englische Mine los. Wir waren anscheinend in eine Etagensperr geraten. Boot machte etwas Wasser. Eine Lenzpumpe fiel aus. Am 7.September zahlreiche treibende Minen an der engl. Ostküste passiert. Am 8. festgestellt, dass wir lecke Ölbunker und starke Ölspur hatten, trotzdem Weitermarsch. 9. September schweres Wetter, kein Waffengebrauch möglich. 12. im Minch-Kanal und damit im Operationsgebiet. Kein Verkehr. 13. Geleitzug: 2 kleine Dampfer mit 3 Bewachern. Rammposition mit Bewacher. Auf Tiefe. Geleitzug vorbei. 14. und 15. zahlreiche Bewacher, kein Verkehr. 16. wegen starken Ölverlustes Rückmarsch angetreten. 18. September von einem englischen U-Boot der A-Klasse mit 2 Torpedos beschossen, abgedreht. Engl. U-Boot taucht auf und schießt hinter uns her. Beigedreht zum Artilleriegefecht. Engländer taucht beim 2. Schuss unseres Bootes. 21. September Kreiselkompassanlage ausgefallen. Doggerbank angelotet und durch Lotlinien Schiffsort festgestellt. Starke Versetzung, seit Tagen wegen diesigen Wetters kein Besteck. Am 23. September Emden Innenhafen festgemacht…“



PAUSE AN DECK: **Den U-Bootmännern ist ihr öliger „Arbeitsplatz“ anzusehen.**

Foto: Deutsches Marine Museum

eines U-Boots ist den Kreuzerbesatzungen vollkommen verborgen geblieben. Beim Doppelschuss auf HOGUE liegt der Kreuzer fast still nach dem Aussetzen seiner Boote, um die Männer der kenternden ABOUKIR zu retten. Auch CRESSY wird so torpediert und versenkt. Ohne aufzutauchen, verlässt Weddigen den Schauplatz des Grauens, wo Hunderte englische Seeleute um ihr Leben kämpfen.

LETZTE AKTION: **Stiftung eines U-Boot-Kriegsabzeichens durch Kaiser Wilhelm II.** Foto: Sammlung JMH

ERSTE AKTION: **Durchkämmen der Nordsee mit einem U-Boot-Aufklärungsstreifen.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

1460 Offiziere und Mannschaften ertranken in der Nordsee oder wurden von Schiffstrümmern erschlagen. Den Verlust der veralteten Panzerkreuzer konnte die Royal Navy zur Not verschmerzen, der Verlust der Menschenleben, vorwiegend Reservepersonal mit starkem Familienanhang, brachte Trauer über ganz England.

Nach Prisenordnung

Schlagartig offenbarte die neue Seekriegswaffe U-Boot ihr Potenzial. Der erfolgreiche Angriff des getauchten Einzelfahrers auf ahnungslose Gegnerschiffe war das taktische Konzept des deutschen Admiralstabs, das sich zur Strategie des U-Bootkrieges als vermeintlicher Brechung der englischen Seeblockade und beim Handelskrieg entwickeln wird. Stand der Angriff auf feindliche Kriegsschiffe im Kriegsfall außerhalb einer Diskussion, ob rechtmäßig oder nicht, so sah das für Handelsschiffe anders aus. Für Kriegsschiffe galt: Wer eindeutig aufklärt, als Erster schießt und den Gegner versenkt, hat den Erfolg. Dafür brauchte ein U-Boot keinen Überwasserangriff zu fahren. Das Torpedieren eines Kriegsschiffes aus der Lauerstellung unter Wasser entsprach internationalen Gepflogenheiten des Kriegsrechtes; hier kämpften Soldaten auf „Staatsschiffen" gegeneinander.

Ganz anders stellte sich die Situation dar, wenn im Krieg zivile Handelsschiffe von U-Booten aufgebracht wurden. Dann galt auch im Kriegsfall die Prisenordnung: anhalten, durchsuchen und gegebenenfalls versenken. Diese angewandte Taktik im Handelskrieg U-Boot gegen Frachtschiff ließ sich nur im Überwasserangriff und in erster Linie artilleristisch geführt umsetzen. Handelsseekrieg nach Prisenordnung erwies sich für die deutschen U-Boote als äußerst schwierig und zunehmend gefährlich. Einmal abgesehen von den Zeitfaktoren, wenn die Kommandos übersetzten mussten, hatten die U-Boote mit damals rund 30 Mann Besatzung keine besonderen Prisenkommandos an Bord. Dort wurde jeder Mann in seiner Funktion gebraucht. Beiboote zum Übersetzen gab es auch nicht. Dem angehaltenen Dampfer wurde mit bemannter und drohender Kanone signalisiert: „Bringen Sie Ihre Papiere an Bord." Schon an der Art, wie Führung und Mannschaft des aufgebrachten Frachters reagierten, war absehbar, wie es weitergeht. Wurde nur ein Boot zu Wasser gelassen, das zum U-Boot ruderte, war Misstrauen angebracht. Ging die ganze Besatzung in Panik gleich in die Boote, war die Sache sowieso klar.



SCHÖNWETTERFAHRT: **Eine im Einsatz um die Englischen Inseln herum seltene Situation.** Foto: picture-alliance

Einsatz von U-Bootfallen

Die Aufbringung nach Prisenordnung wurde unberechenbar, nachdem die Engländer U-Bootfallen einsetzten: bewaffnete, mit Navy Personal besetzte Handelsschiffe, die im Operationsgebiet der U-Boote kreuzten und darauf warteten, dass ein U-Boot auftauchte, um der Prisenordnung zu entsprechen. Nicht immer verliefen die darauffolgenden Gefechte für die U-Bootfalle positiv und einige wurden auch dann vom wieder getauchten U-Boot torpediert. Doch es gab auch reichlich U-Bootverluste, die U-Bootfallen als Ursache hatten. Weddigens Erfolg und die Probleme beim U-Bootkrieg nach

Prisenordnung führten zur Forderung der Admiralität nach dem „uneingeschränkten U-Bootkrieg“, die im politischen Entscheidungsbereich auf wenig Gegenliebe stieß. Man wollte sich die Gewogenheit der neutralen Staaten, allen voran der USA, erhalten. Außerdem war der Handelskrieg nach Prisenordnung bemerkenswert erfolgreich.

Hohe Versenkungsziffern

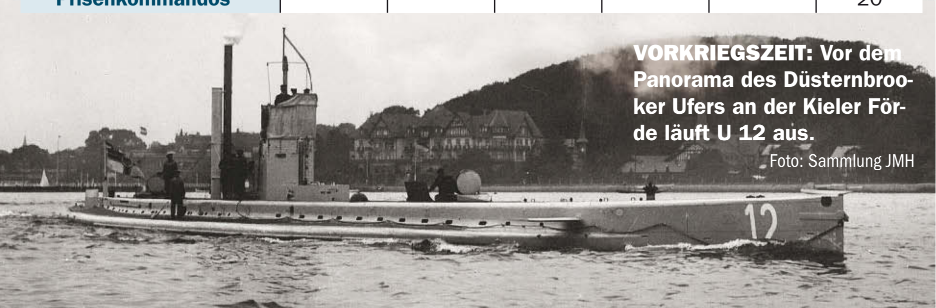
Vom Oktober 1916 bis Januar 1917 ergab sich ein Monatsdurchschnitt der Versenkungserfolge von etwa 190 Handelsschiffen mit rund 325 000 Bruttoregistertonnen (BRT). Nach Prisenordnung erzielte Kapitänleutnant Lothar von Arnauld de la Perière, der erfolgreichste U-Bootkommandant der Seekriegsgeschichte, seine Versenkungserfolge. Mit seinem in Pola stationierten U 35 unternimmt er im Mittelmeer 14 Feindfahrten und versenkt 193 Handelsschiffe mit 457 179 BRT. Wohlbemerkt in der Masse nach Prisenordnung, also im Überwasserangriff. Letztendlich muss Reichskanzler von Bethmann Hollweg seine politische Linie aufgeben, und es geschieht das, was er auf jeden Fall verhindern will. In der Folge der Torpedierung des Cunard-Liners LUSITANIA am 7. Mai 1915 durch U 20, bei der eine größere Anzahl amerikanischer Staatsbürger ums Leben kommt, wird Stimmung für den amerikanischen Kriegseintritt gemacht. Als Konsequenz, um die Wogen zu glätten, wird der U-Bootkrieg wieder nach Prisenordnung geführt.

ÜBERWASSERGEFECHT: Eingespielte Artilleristen sind im ersten U-Bootkrieg ab 1914 die Erfolgsgarantie.
Foto: picture-alliance

Angesichts der prekären Versorgungslage erklärte die Admiralität, England werde bei einer Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkriegs in sechs Monaten kapitulieren. Zusätzlich sieht die Oberste Heeresleitung in der Kriegsmaßnahme eine Chance, den festgefahrenen und nicht gewinnbaren Landkrieg zu einem siegreichen Kriegsende zu wenden. Daraufhin wurde der uneingeschränkte U-Bootkrieg mit Torpedierung ohne Vorwarnung am 1. Februar 1917 wieder aufgenommen, was zur amerikanischen Kriegserklärung vom 6. April 1917 führte.

DATEN Deutsche U-Boottypen im Ersten Weltkrieg 1914–1918

Typ	U 9	U 31	UB I	UB II	UB III	U Kreuzer
Verdrängung						
über Wasser, in t	493	685	127	262	516	1930
unter Wasser, in t	611	878	142	292	651	2483
Abmessungen						
Länge, in m	57,4	64,7	28,1	36,1	55,3	97,5
Breite, in m	6,0	6,3	3,2	4,4	5,8	9,1
Tiefgang, in m	3,1	3,6	3,0	3,7	3,7	5,3
Antrieb						
über Wasser Petrol., PS	600					
über Wasser Diesel		1850	60	284	1100	3300
unter Wasser Elektro, PS	450	1200	120	280	688	1690
Dieselgenerator						450
Geschwindigkeit						
über Wasser, in Knoten	14,2	16,4	6,5	9,2	13,6	15,3
unter Wasser, in Knoten	8,1	9,7	5,5	5,8	8,0	7,6
Fahrstrecke						
über Wasser, in sm/kn	1800/14	8790/8	1650/5	6500/5	12630/8	
unter Wasser, in sm/kn	80/5	80/5	45/4	45/5	53/4	
Bewaffnung						
Bugtorpedorohre	2	2	2	4	4	
Hecktorpedorohre	2	3		1	2	
Geschütze	1	1		1	2	
Besatzung	29	35	14	22	34	60
Prisenkommandos						20



VORKRIEGSZEIT: Vor dem Panorama des Düsternbrooker Ufers an der Kieler Förde läuft U 12 aus.
Foto: Sammlung JMH

Fazit

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges verfügte die kaiserliche Marine über 28 einsatzfähige U-Boote. Im Laufe der Kriegsjahre wurden daraus 374 Boote, die in 52 Kriegsmonaten 3274 Feindfahrten unternahmen. 178 U-Boote versenkte der Gegner. Für 5249 U-Bootmänner bedeutete das den Tod. Fast die Hälfte der kämpfenden U-Bootbesatzungen mit einer Kopfstärke von rund 12 500 Mann ließ beim Einsatz ihrer Waffengattung das Leben.

Letztlich erfüllten sich die Erwartungen in Deutschland auf die kriegsentscheidende Wirkung des U-Bootes nicht. Fehleinschätzungen über die Anzahl der alliierten Handelsschiffe und mangelnde wirtschaftliche Kraft auf deutscher Seite, den U-Bootbestand durch Neubauten entscheidend zu erhöhen, sind mit Ursachen des Scheiterns. Auf der Erfolgsseite standen 6394 versenkte Handelsschiffe mit einer Tonnage von 11 948 792 Bruttoregistertonnen und 100 Kriegsschiffe. ⚓



GETARNT: Mit hinter Heubündeln verborgenen Geschützen eröffnet eine U-Bootfalle das Feuer. Gemälde: Achille Betrame

Tarnen und täuschen: Q-Ships

Tödliche Begegnungen

Ein alter, abgewirtschafteter Trampdampfer ohne Bewaffnung und mit neutraler Flagge am Heck … Was im Ersten Weltkrieg für manches deutsche U-Boot wie ein leichtes Ziel erschien, entpuppte sich als tödliche Falle. Von Ulf Kaack



ERFOLGREICH: Als Kommandant von U 41 versenkte Kapitänleutnant Hansen 28 gegnerische Handelsschiffe. Foto: Sammlung U. Kaack

Innerhalb von fünf Monaten versenkte U 41 auf vier Fernfahrten, wie sie im Weltkrieg statt Feindfahrten noch hießen, insgesamt 28 Handelsschiffe mit nahezu 60 000 Bruttoregistertonnen, bevor es am 24. September 1915 selbst für immer auf dem Grund des Meeres verschwand. Versenkt wurde das U-Boot der Kaiserlichen Marine von der britischen U-Bootfalle BARALONG, die ihre tödlich Artillerieattacke unter der Flagge der noch neutralen USA durchführte.

U-Boote waren im Ersten Weltkrieg eine neue und nahezu unerprobte Waffe für die Seekriegsführung. Die Kaiserliche Marine brachte sie von Beginn an mit unerwartet großem Erfolg gegen den britischen Gegner zum Einsatz. Als Blockadebrecher und im Handelskrieg fügten sie dem Inselstaat schmerzliche Schiffsverluste zu. Technische und taktische Gegenmaßnahmen waren nur unzureichend entwickelt. Und so verfielen die Engländer auf die Idee, mit scheinbar unbewaffneten und offensichtlich kaum seetauglichen Dampfern als Lockmittel deutsche U-Booten aufzulauern. Sie sollten als ein durch Artillerie leicht versenkbares Ziel erscheinen, den Gegner zum Auftauchen bewegen und die an der Wasseroberfläche verwundbaren Boote anschließend versenken. Dazu verfügten die als Q-Ships oder U-Bootfallen bezeichneten Schiffe über eine starke Artilleriebewaffnung, die getarnt hinter klappbaren Decksaufbauten verborgen wurde. Mitunter wurde diesen Einheiten sogar das Aussehen von Schiffen neutraler Nationen gegeben, da diese vor einer möglichen Versenkung nach Prisenrecht gestoppt und durchsucht werden mussten.

Von Helgoland aus war U 41 am 14. September 1915 unter dem Kommandanten Kapitänleutnant Claus Hansen zum Handelskrieg gegen britische Schiffe im Atlantik ausgelaufen. Auf westlichem Kurs wurde die Nordspitze Schottlands umrundet und ins Operationsgebiet in der Keltischen See unterhalb der Südküste Irlands gelaufen.

Am Morgen des 23. September 1915 kamen Rauchwolken in Sicht. Schnell näherte sich ein Dampfer, dessen Aufbauten seltsam dicht beieinanderstanden. Auf kurze Distanz durch das Sehrohr blickend, identifizierte Steuermann Gonau ein britisches Schiff, voll beladen mit 800 Pferden für die Westfront. U 41 tauchte in sicherer Entfernung auf, feuerte eine Granate über die ANGLO COLUMBIAN und hisste gleichzeitig das Signal „Schiff sofort verlassen“. Nachdem mit dem Kapitän der letzte Mann von Bord gegangen war, versenkte es das deutsche U-Boot mit seiner lebenden Fracht.

Streng nach Prisenordnung

Nur wenige Stunden später stoppte U 41 den Frachter CHANCELLOR, wiederum exakt nach Prisenordnung. Während die Besatzung in den Rettungsbooten der irischen Küste entgegensegelte, ging ihr Schiff auf Tiefe. Und noch am selben Abend lief der Besatzung von Kapitänleutnant Hansen das dritte Opfer vor die Rohre: der englische Frachter HISIONE wird versenkt, nachdem seine Mannschaft ihn verlassen hat.

12 500 Bruttoregistertonnen Versenkungsquote an nur einem Tag! Während die Besatzung von U 41 von einer Rekordfeindfahrt träumte, erreichte die in einem südenglischen Hafen liegende BARALONG die Nachricht von den Versenkungen in der Keltischen See. Der 1901 gebaute Linienfrachter

Q-SHIPS Magere Erfolgsbilanz

U-Bootfallen waren eine Waffe der Verzweiflung in Ermangelung wirksamer Gegenmaßnahmen. Und sie trugen den Makel des Hinterhältigen, den ein Q-Ship-Kommandant seinerzeit rechtfertigte: „Die Kriegführung mit U-Booten hat der Tradition ein Ende gesetzt … Ein Unterseeboot torpediert dich ohne Warnung unter der Gürtellinie und ohne eine Flagge zu zeigen. Wir waren berechtigt, die gleiche Taktik anzuwenden.“

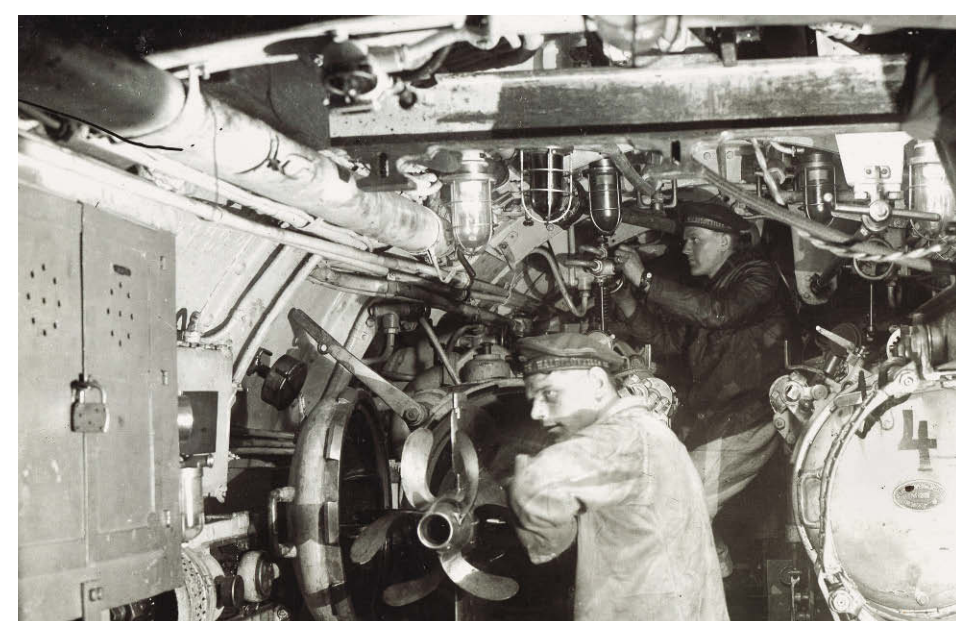
Dabei waren Q-Ships Meister der Verwandlungs- und Schauspielkunst. Sie führten die unterschiedlichsten Tarnungen als Handelsschiff, altersschwacher Kohlendampfer, Frachtsegler oder Fischtrawler. Oftmals nutzten sie die Flaggen neutraler Länder zur Verschleierung ihrer britischen Herkunft. Im entscheidenden Moment ließen sie die Maske fallen, nutzten das Überraschungsmoment und nahmen den Kampf mit den deutschen U-Booten auf.

Wesentlicher Teil der Tarnung war die unter falschen Decksaufbauten, Persenningen, in Rettungsbooten und Teilen der Ladung verborgene Bewaffnung. Neben Karabinern und Maschinengewehren zum Einsatz gegen die Geschützmannschaft des angegriffenen U-Bootes verfügten die Q-Ships über leichte und mittlere Artillerie sowie im Einzelfall über eine Torpedoarmierung.

Marinehistoriker stufen den Erfolg der britischen U-Bootfallen als eher gering ein. Von 178 versenkten deutschen U-Booten wurden lediglich 14 nachweislich von den Q-Ships vernichtet. Weitere 60 wurden beschädigt. Von den 200 britischen U-Bootfallen konnten 27 Einheiten versenkt werden.



BEUTE: Nach Prisenordnung aufgebrachtes Schiff wird mit einem Torpedo versenkt. Foto: Sammlung U. Kaack





ÜBERGABE DER PAPIERE: Nach Prisenordnung musste das aufgebrachte Schiff seine Dokumente per Boot zum U-Boot bringen.
Foto: Sammlung U. Kaack

KNOCHENARBEIT: Das nachladen einesTorpedos.
Foto: Sammlung U. Kaack

war 1914 von der Royal Navy zu einem Q-Ship, einer U-Bootfalle, umgebaut worden. Die meisten U-Bootfallen waren im Hafen von Queenstown stationiert und wurden deshalb Q-Ships genannt.

Optisch wie ein normales Handelsschiff aussehend, verbargen sich unter falschen Decksaufbauten drei 7,62-cm-Schiffsgeschütze. Ihr Auftrag: Unter Prisenordnung angreifende deutsche U-Boote sollten das Q-Schiff – getäuscht durch das zivile und unbewaffnete Aussehen, vor allem aber die US-Flagge am Heck – aufgetaucht stoppen. Doch das vermeintlich neutrale Opfer lässt seine Tarnung fallen, wenn das U-Boot nahezu wehrlos an der Wasseroberfläche liegt, um es mit der zuvor versteckten Bordartillerie zu versenken.

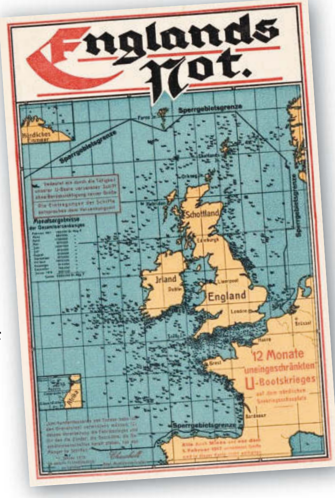
Augenblicklich lief die BARALONG in das Seegebiet, in dem das deutsche U-Boot vermutet wurde. Und in der Tat, U 41 hatte seine Position über Nacht nur unwesentlich in Richtung Südosten verlegt. Zu lohnend schienen die Jagdgründe hier zu sein.

10:30 Uhr, 24. September 1915: Der britische Dampfer URBINO kommt in Sicht. Der 6651 Bruttoregistertonnen große Frachter ist mit Stückgut unterwegs nach England. Auf das Signal des deutschen U-Bootes hin stoppt er sofort. Die Mannschaft geht in die Boote und verlässt das Schiff. Mit dem 8,8-cm-Geschütz vor dem Turm von U 41 feuert die Geschützbedienung gezielt in die einzelnen Abteilungen des Schiffes, als plötzlich Alarm gegeben wird. Die Rauchwolke eines weiteren Schiffes kommen in Sicht. Noch beim Ablaufen sieht Kapitänleutnant Hansen, wie die URBINO mit immer stärker werdender Schlagseite auf Tiefe geht.

An Bord von U 41 herrscht allerbeste Stimmung, die 20 000-Tonnen-Grenze ist innerhalb von 24 Stunden überschritten worden und schon ist das nächste Ziel vor den Torpedorohren. Der Kommandant setzt sein Boot vor den Dampfer und lässt dann tauchen, sodass das Opfer in geringer Entfernung passieren muss. Wachoffizier Leutnant Crompton – der spätere Chronist der nun folgenden Ereignisse – blickt durch das Sehrohr und meldet: „4000 Tonnen, etwa zehn Knoten Fahrt und keine Bewaffnung auszumachen. Achtern am Flaggenstock weht die Nationalflagge der Vereinigten Staaten. Die sichtbaren Männer tragen die übliche Matrosenkluft. Keine Gefahr. Auftauchen!“

Der erste Schuss trifft

U 41 durchbricht die Wasseroberfläche. Sofort wird das Geschütz besetzt und das Flaggensignal zum Stoppen gegeben. Der vermeintliche Amerikaner kommt der Aufforderung sofort nach. Auf das nächste Signal „Schicken Sie Ihre Papiere an Bord“ reagiert er jedoch zögerlich. Auffallend langsam machen sich einige Männer an das Aussetzen des Beibootes, als plötzlich heftiges Gewehrfeuer des Frachters einsetzt. „Vorderes Geschütz Schnellfeuer, beide Maschinen äußerste Kraft voraus!“, befiehlt Kapitänleutnant Hansen. Der erste Schuss trifft den Frachter auf dem Vorschiff, dann verstummt das eigene 8,8-cm-Geschütz. Die Nummer zwei der Bedienung, Obermatrose Diekmann, ist von einer Gewehrkugel tödlich getroffen, bricht zusammen und wird über Bord gespült. „Schnelltauchen!“, ruft der Kommandant, als sein Boot urplötzlich unter Artilleriefeuer genommen wird. Auf dem Vorschiff eröffnet ein bislang hinter Klappen verborgenes 7,62-cm-Geschütz das Feuer auf U 41. Eine Persenning wird auf dem Achterdeck zurückgerissen. Auch darunter eine Kanone, die sofort zu feuern beginnt. Aus nur 300 Meter Distanz treffen U 41 mehrere Granaten, bevor es schwer beschädigt unter der Wasseroberfläche verschwindet. Bei einer Tiefe von 15 Metern tritt starke Vorlastigkeit ein. „Wassereinbruch in den Wohnräumen“, so die Meldung des Leitenden Ingenieurs Burmeister.



DRAMATISCH: Die britischen Schiffsverluste durch deutsche U-Boote im Jahr 1917.
Foto: Sammlung U. Kaack

Tödlich getroffen

Das Boot sackt durch auf 83 Meter – deutlich über der werftgarantierten Konstruktionstiefe von 50 Metern. „Klar bei Sicherheitsgewichten, alle Mann nach achtern, Pressluft auf Tauchtank 6 und 7“, so das Kommando von Hansen in der ausweglosen Situation. Sein Plan sieht vor, U 41 mit seiner überlegenen Geschwindigkeit über Wasser aus der Reichweite des Angreifers zu bringen.

Das U-Boot durchbricht die Oberfläche, Hansen lässt ausblasen und den Luftmast für die Dieselmotoren klarmachen. Steuermann Godau öffnet das Turmluk und sieht

TECHNISCHE DATEN S.M.U 41 (Hochseeboot ab U 31)

Bauwerft	Germaniawerft in Kiel
Baunummer	201
Stapellauf	10. Oktober 1914
Indienststellung	1. Februar 1915
Länge	64,70 m
Breite	6,32 m
Tiefgang	3,56 m
Einsatzverdrängung	685 t aufgetaucht 878 t getaucht
Besatzung	35 Mann
maximale Tauchtiefe	50 m
maximale Reichweite	8790 Seemeilen
Maschine	2 MAN-Viertakt-Dieselmotoren (DM), 2 Elektromotoren (EM)
Leistung DM	294 kW/1850 PS
Leistung EM	294 kW/1200 PS
Geschwindigkeit	16,4 Knoten/20 km/h, aufgetaucht 9,7 Knoten/16 km/h, getaucht
Bewaffnung	2 Bugtorpedorohre, 2 Hecktorpedorohre, 1 8,8-cm-Geschütz



HEIMKEHR: U 41 beim Einlaufen in Wilhelmshaven nach erfolgreicher Fernfahrt. Foto: Sammlung U. Kaack

die U-Bootfalle ablaufen. Plötzlich unterschneidet das Vorschiff die See. „Ich stürzte zum Turmluk und wollte es schließen“, erklärt Godau später. „Eine überkommende Welle riss mich vom Turm. Ich fiel auf das achterliche Geschütz und wurde über Bord gespült. U 41 reckte sich kerzengrade mit dem Heck in den Himmel und sank dann über den Steven dem Meeresgrund entgegen.“

An Deck drohten ihm Matrosen

Leutnant Crompton hatte unmittelbar vor dem Tauchen durch Granatsplitter schwere Kopf- und Gesichtsverletzungen erlitten und lag bewusstlos im Turm, als U 41 auf Tiefe ging. Nun spülte ihn die aus dem sinkenden Boot austretende Luft an die Wasseroberfläche. Der Marineoffizier kam zu sich, entledigte sich schwimmend seiner schweren Lederbekleidung und bemerkte, dass die U-Bootfalle ihren Kurs geändert hatte und nun direkt auf ihn zulief. Crompton winkte, schrie um Hilfe. Mit hoher Fahrt lief die BARALONG in 60 Meter Entfernung an ihm vorbei. An Deck drohten ihm Matrosen mit ihren Fäusten und unterließen jeden Versuch, den Schiffbrüchigen zu retten. Am Heck des britischen Q-Ships wehte immer noch das US-Sternenbanner!

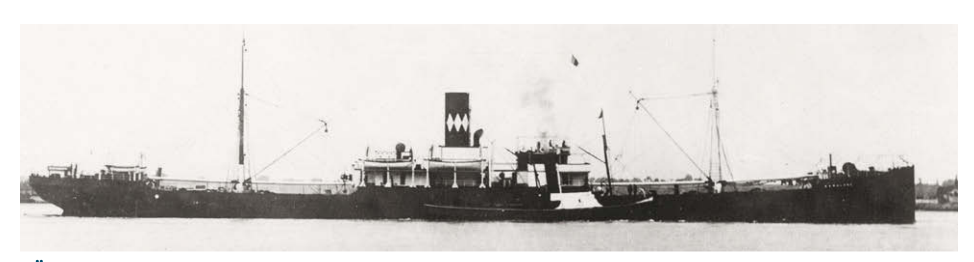
Schwimmend erreichte der Wachoffizier schließlich das herrenlos treibende Beiboot des versenkten Dampfers URBINO. Von dort aus entdeckte er seinen Kameraden Gonau zwischen den Wellen und zog den erschöpften Steuermann in die Nussschale. Das wurde offensichtlich von Bord der BARALONG beobachtet. Sie nahm Kurs auf das Boot mit den Seeleuten, die auf Rettung hofften. Doch stattdessen versucht das Q-Ship, sie mit ungebremster Fahrt zu überlaufen. Im Schwell des Bugfahrwasser kenterte das Boot. Die Männer fielen außenbords und konnten sich erneut an Bord des nun durch die Frachterschraube schwer beschädigten Dingis retten.

Die BARALONG lag gestoppt in der See. „Wie ein lauerndes Raubtier unmittelbar vor dem todbringend Sprung“, erinnert sich Crompton später. Mittels Sprechtüte wurden sie zum Längsseitgehen aufgefordert. „Mein Kamerad Gonau und ich erwarteten Gewehrschüsse von Bord der U-Bootfalle oder dass wir an Bord erschossen werden“, so der Marineoffizier. „Doch man ließ uns am Leben. Ganz offensichtlich hatte die Besatzung der URBINO, die von uns bei der Versenkung ihres Schiffes mehr als korrekt behandelt wurde, auf den Kapitän der BARALONG eingewirkt. Und ganz gewiss wollte der auch keine zivilen Zeugen bei einer völkerrechtswidrigen Handlung haben. Das hat den Steuermann und mich gerettet.“

Mutmaßliches Kriegsverbrechen

Dieses Glück hatte die Besatzung von U 27 einen Monat zuvor nicht. Am 19. August 1915 brachte U 27 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Bernhard Wegener südlich der irischen Küste den britischen Dampfer NICOSIAN auf. Die Besatzung des Schiffes ging in die Boote und an Bord des U-Bootes wurde die Versenkung des mit Maultieren beladenen Transportschiffes vorbereitet, als sich die BARALONG unter US-amerikanischer Flagge näherte. Aus 600 Meter Entfernung eröffnete das Q-Ship nach Fallenlassen seiner Tarnung das Feuer. U 27 erlitt 34 Artillerietreffer und sank. Auf Befehl des britischen Kommandanten Lieutenant Commander Godfrey Herbert wurden rund ein Dutzend im Wasser treibende Überlebende mit Gewehrschüssen getötet. Vier Männer der U-Bootbesatzung konnten sich an Bord der verlassenen NICOSIAN retten und versteckten sich dort im Maschinenraum. Dort wurden sie von einem Kommando der BARALONG aufgespürt und ebenfalls erschossen.

Das mutmaßliche Kriegsverbrechen wurde niemals justiziabel und abschließend aufgeklärt. Je fünf Pfund Sterling soll jedes Besatzungsmitglied pro gefallenem Deutschen erhalten haben, außerdem Ordensauszeichnungen und eine Prämie für die Versenkung der beiden deutschen U-Boote. Fakt ist, dass die damaligen Geschehnisse und der Tathergang nicht zufriedenstellend rekonstruiert wurden. Darum kam es nie zu einer offiziellen Einstufung des BARALONG-Zwischenfalls als Kriegsverbrechen. ⚓



TÖDLICHE FALLE: Der Linienfrachter BARALONG wurde 1914 von der Royal Navy zum Q-Ship umgebaut. Foto: Sammlung U. Kaack

Ein Schiffsname wird zur Marke

EUROPA: Vom Liner zum Luxuscruiser

EUROPA 2 ist die siebte EUROPA ihres Namens. Ein Schiffsname als Synonym für Fahrgastschifffahrt der Fünf-Sterne-Plus-Klasse. Es ist ein Traditionsname der Hapag und noch mehr des Norddeutschen Lloyd.

Von Rainer Schubert



TS EUROPA AUF DER UNTERELBE: Die spätere Trägerin des „Blauen Bandes" auf ihrer Überführungsfahrt von Hamburg nach Bremen 1930. Foto: Hapag Lloyd

Seit dem 11. Mai ist das jüngste Schiff dieses Namens im Dienst von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten auf den Ozeanen unterwegs. Sein Name EUROPA 2 ist insofern ein Novum, als er ausdrückt, dass zwei Schiffe dieses Namens unter der Flagge derselben Gesellschaft gleichzeitig ihre Kurse auf den Weltmeeren steuern.

Damit zeigt sich ein Trend in der Kreuzschifffahrt: die Schaffung von Markennamen. Die Marke „EUROPA" steht für „ein einzigartig hohes Niveau und ein Qualitätsversprechen, mit dem der Kunde feste Werte verbindet", wie es der Projektmanager der EUROPA 2, Julian Pfitzner formuliert.

Diesen Anspruch hat das Schiff nach kurzer Zeit eingelöst: Bereits im Spätsommer 2013 ist die EUROPA 2 vom Berlitz Kreuzfahrtguide, dem Maßstab in der Qualitätsbewertung von Kreuzfahrtschiffen, zum besten weltweit gewählt worden. Der perfekte Service, die kulinarische Vielfalt, das große Maß an Tageslicht im Schiff und der viele Platz pro Passagier waren die ausschlaggebenden Kriterien.

Besonders eindrucksvoll ist das Platzangebot. 225,38 Meter Länge und 26,7 Meter Breite bei einer Bruttoraumzahl von 40 000 BRZ teilen sich lediglich 516 Fahrgäste. Sie wohnen in 251 Suiten und werden von einer Besatzung von wenigstens 370 Personen umsorgt. Richtig gelesen: Es gibt auf der EUROPA 2 keine Schiffskabinen mehr, nur Suiten von wenigstens 28 Quadratmeter Größe, alle ausgestattet mit einer Veranda von mindestens sieben Quadratmetern, also Tageslicht für alle.

Gebaut in Frankreich

Verantwortlich für den Bau zeichnet der auf Kreuzfahrtschiffe und Fähren spezialisierte französische Ableger des südkoreanischen Konzerns STX Group in St. Nazaire, der als Chantiers de l'Atlantique namhafte Schiffe wie NORMANDIE, FRANCE und QUEEN MARY 2 gebaut hat. Die Wahl fiel auf ihn wegen des überzeugenden Preis-Leistungs-Angebotes. 360 Millionen Euro soll der Neubau gekostet haben, und ein gutes Jahr verging von Kiellegung bis Ablieferung am 26. April 2013.



IN IHREM ELEMENT: Die sechste EUROPA unter der Flagge der Hapag-Lloyd Kreuzfahrten auf hoher See. Foto: Hapag Lloyd

„Lloyd Service" als Maßstab

Höchster Komfort, früher Lloyd-Service genannt, ist das Merkmal des Schiffes, worunter 1000 Quadratmeter Spa- und Wellnessbereich und sieben Restaurants nur beispielhaft aufgezählt seien. Mit dem holzgetäfelten „Herrenzimmer" voller schwerer Ledersessel hat die Reederei in Zeiten grassierender Rauchverbote die abgestorbene Ozeandampfer-Tradition des Rauchsalons wiederbelebt. Komfort auch für die Umwelt: EUROPA 2 ist als erstes Schiff mit einem Katalysator ausgestattet, der den Schwefelausstoß um 75 und den der Stickoxide um 95 Prozent reduziert. Die wesentliche Innovation heißt „leger", denn erstmalig verknüpft die EUROPA 2 das

WINDHUND DES ATLANTIKS: Zusammen mit seinem Schwesterschiff BREMEN gehörte der Turbinen-Schnelldampfer EUROPA zu den schnellsten Linern zwischen Europa und den USA. Foto: picture-alliance

Ultraluxus-Segment des Kreuzfahrttourismus mit legerem Reisestil ohne Captain's Dinner und Krawatte. Damit hat Hapag-Lloyd einen Bruch der Schiffsreise-Tradition vollzogen, die der Name „EUROPA" in der langen Geschichte der Reederei verkörpert.

Zunächst tauchte dieser Schiffsname bei der Hamburger Hapag auf. Deren einzige EUROPA (1532 BRT, 29,27 Meter Länge, 10,27 Meter Breite, 220 Passagiere), 1879 bei C. Mitchell & Co. in Newcastle für Edward Carr, Hamburg, erbaut und seit 1881 im New-York-Dienst eingesetzt, wurde Ende 1890 übernommen. Vier Jahre später wurde sie an Witt & Brüsch, 1898 an die Reederei Dabelstein (beide in Hamburg) weiterveräußert und 1913 in Stettin abgewrackt.

1905 stellte der Bremer Norddeutsche Lloyd (NDL) seine erste EUROPA in Dienst, ebenfalls ein Second-Hand-Schiff. 1889 hatte die Deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa", ebenfalls in Bremen ansässig, die bei der britischen Sunderland-Werft konstruierte GUTENFELS als Auswandererschiff in Dienst gestellt. In EUROPA wurde das Schiff bereits 1904 umbenannt, als es an die Bremer Dampfschiff-Gesellschaft „Argo" ging. Seit Januar 1908 ist die erste EUROPA des NDL auf dem Nordatlantik mit 28 Mann Besatzung verschollen, nachdem sie in Seenot geraten war. In der Schiffsliste in der Jubiläumsschrift zum 50-jährigen Bestehen des NDL 1907 wird diese EUROPA (2800 BRT, 98,5 Meter lang, 12,45 breit,) als Postschiff geführt.

Postschiff als Namensbegründer

Es sollte über 20 Jahre dauern, bis der Name „EUROPA" reaktiviert wurde. Allerdings war er nie aus den Köpfen der Reedereichefs verschwunden, musste aber jedes Mal hinter andere zurücktreten.

Für die spätere KAISERIN AUGUSTE VICTORIA (in Dienst 1906, A. G. „Vulcan" Stettin, 24 581 BRT) war zunächst der Name EUROPA vorgesehen. Der Bauauftrag war ursprünglich 1907 – mit Ablieferung 1909 – an Harland & Wolff in Belfast gegangen. Dieser Plan eines 29 700-BRT-Schiffes wurde 1907 noch einmal auf ein 44 500-BRT-Schiff geändert, zum Jahresende aber storniert. Schon diese EUROPA wäre ein besonderes Schiff gewesen, zeichnete sich doch das Hapag-Trio, zu dem noch AMERIKA und GEORGE WASHINGTON gehörten, durch besonderen Komfort aus, und jedes Schiff war zur Zeit seiner Indienststellung das jeweils größte der Welt.

Auch beim nächsten Versuch wäre eine EUROPA der Superlative entstanden. Denn Hapag-Generaldirektor Albert Ballin sah ihn für das damals weltgrößte Schiff vor, das dann als IMPERATOR die Transatlantik-Schifffahrt beeindruckte. Doch es gab einen Wink aus Berlin, wie die Hapag-Lloyd-Chronik „Unser Feld ist die Welt" zum 150-jährigen Bestehen des Unternehmens im Jahr 1997



BLICK NACH VORN: Wintergarten der EUROPA (3). Von hier aus genoss man den Blick übers Vorschiff. Foto: DSM-Fotoarchiv



SCHLUMMERN UNTER DAUNEN: Kabine der I. Klasse auf der EUROPA (3) mit allem zeitgenössischen Luxus. Foto: Hapag-Lloyd-Archiv



GEDIEGENE ELEGANZ: Rauchsalon der Kajütklasse des Turbinen-Schnelldampfers EUROPA (3). Foto: DSM-Fotoarchiv

MIT NDL-ANSTRICH: Die erste EUROPA nach dem Zweiten Weltkrieg 1966 mit schwarzem Rumpf, weißen Aufbauten und gelben Schornsteinen.
Foto: Sammlung Harald Focke

schreibt: „Der Name ‚Imperator', der Herrscher, gefiele dem Kaiser weitaus besser, verlautete es aus der Reichshauptstadt."

Glänzender Start

Ende der 1920er-Jahre war der Name EUROPA wieder präsent – und zwar sehr nachdrücklich. Am 19. März 1930 nahm der Norddeutsche Lloyd mit einem Schiff dieses Namens den Bremerhaven-New-York-Dienst auf, Teil eines spektakulären Duos. Mit EUROPA (3) und der Schwester BREMEN startete man den letzten Höhepunkt in dieser Domäne der Luxusdampfer. Beide Schiffe waren die ersten Neubauten in dieser Kategorie nach dem Ersten Weltkrieg, dem später die NORMANDIE (Frankreich), REX und CONTE DI SAVOIA (Italien) sowie die britische QUEEN MARY folgten. Mit 49 746 BRT, 286,7 Meter Länge und 31,1 Meter Breite gaben die Lloyd-Dampfer die Größenmaßstäbe vor.

Mit der Abkehr vom geraden Bug, einer abgerundeten Front der Aufbauten und elliptisch geformten Schornsteinen leiteten die NDL-Dampfer zugleich eine neue Ära der Schiffsarchitektur ein. Auch in der Inneneinrichtung setzte das Schiff Maßstäbe höchsten Komforts durch Beauftragung namhafter Architekten. Noch in einem weiteren Punkt setzte die EUROPA (mit ihrer Schwester BREMEN) Akzente: Beide Schiffe eröffneten den letzten Reigen in der Erlangung des sogenannten Blauen Bandes für die schnellste Atlantiküberquerung, das seit 1909 die britische MAURETANIA innehatte. Die deutschen Schiffe gingen gewissermaßen arbeitsteilig vor. Während die BREMEN das schnellste Schiff in östliche Richtung war, hielt die EUROPA den Rekord in Richtung Westen: 27,91 Knoten erreichte sie auf ihrer Jungfernfahrt 1930, was sie 1933 noch einmal um 0,02 Knoten überbot, bevor die neuen Luxusliner aus Italien, Frankreich und Großbritannien sie nacheinander ablösten.

> **„Das Schiff war vollbesetzt mit einem verwöhnten Publikum, das ein Leben führte, wie es nicht glanzvoller zu denken war."**
> Flugzeugkonstrukteur Ernst Heinkel in seinen Erinnerungen an eine Atlantikpassage mit der EUROPA 1931



IM NEUEN KLEID: Nach der Fusion der Hapag mit dem Norddeutschen Lloyd zeigt sich die EUROPA (4) im Hapag-Lloyd-Kreuzfahrten-Anstrich.
Foto: Sammlung Harald Focke

Die Post fliegt voraus

Damit noch nicht genug der Besonderheiten: Wie ihr Schwesterschiff bot die EUROPA erstmalig eine Beschleunigung der beförderten Post, indem sie 1130 Kilometer vor der Ankunft in New York per katapultiertem Heinkel-Flugzeug weitertransportiert wurde und somit 36 Stunden früher eintraf.

EUROPA (3) war ein glückliches Schiff, trotz manchen Pechs: Bereits beim Stapellauf geriet der Schlepper STADE unter das Heck des Schiffes, kam aber mit ein paar Beulen glimpflich davon. Am 26. März 1929, als das Schiff in der Endausrüstung bei Blohm & Voss in Hamburg lag, brach ein Brand aus, der einen Tag wütete und sich über den ganzen Rumpf ausbreitete. Um das von Löschwasser vollgelaufene Schiff vor dem Kentern zu bewahren, wurde es geflutet und auf Grund gesetzt. 7100 Tonnen ausgeglühten



IMMER HÖHER: Neu gebauter Luxus und Komfort in der EUROPA (5) ab 1982 mit vertikaler Raumaufteilung.
Foto: Klaus P. Riedel, DSM

Stahls mussten verschrottet, Verspannungen und Verbiegungen im Fast-Neubau des Schiffsrumpfs vermieden werden. Mit acht Monaten Verspätung konnte die EUROPA 1930 schließlich ihre Jungfernreise antreten, nachdem sie am 15. August 1928 vom Stapel gelaufen war.

> „Entdecken Sie die große Freiheit, flexibel wie eine Yacht, entspannt wie ein Resort."
>
> Credo der Hapag-Lloyd Kreuzfahrten für ihr Flaggschiff EUROPA 2

Im Einsatz der Kriegsmarine

Den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs Anfang September 1939 erlebte die EUROPA auslaufbereit in Wesermünde (wie Bremerhaven von 1939 bis 1947 hieß). Im Oktober übernahm sie die Kriegsmarine als Wohnschiff, 1940 wurde sie als Truppen- und Waffentransporter für die als „Operation Seelöwe" geplante Invasion Großbritanniens vorgesehen. Für die Übernahme von Panzern wurden Öffnungen in die Front der Aufbauten geschnitten und ein Tarnanstrich aufgetragen. In diesem Zustand blieb die EUROPA untätig und von Bombentreffern verschont liegen, bis am 7. Mai 1945 ein britisches Kommando das Schiff besetzte, gefolgt von einem amerikanischen Prisenkommando zwei Tage später. Vom Technischen Betrieb des NDL wieder fahrtüchtig gemacht und nach Rückbau der kriegsbedingten Änderungen wurde der jetzt USS (= United States Ship) EUROPA heißende Passagierliner am 25. August als Truppentransporter AP 177 in den Transatlantik-Dienst gestellt – bis zur erneuten Außerdienststellung am 2. Mai 1946. Am 8. Juni erhielt die französische Compagnie Générale Transatlantique (CGT) das Schiff von der Inter Allied Agency zugesprochen, als Kompensation für die in New York ausgebrannte NORMANDIE. Ab 1947 wurde das Schiff in St. Nazaire umgebaut, um im August 1950 als LIBERTÉ für die CGT den Nordatlantikdienst wiederaufzunehmen, neben der QUEEN MARY als einziger Überlebender der prachtvollen Liner der Vorkriegszeit. Bis zur Ablösung 1962 durch die FRANCE hielt dieser Einsatz an, um schließlich in La Spezia unter den Schneidbrennern zu enden.

Es dauerte bis 1965, ehe sich der NDL entschloss, wieder ein Passagierschiff EUROPA (4) zu nennen. Am 5. Oktober jenes Jahres übernahm man die 1953 von der niederländischen Werft De Schelde in Vlissingen abgelieferte KUNGSHOLM vom damaligen Auftraggeber, den Göteborger Svenska Amerika Linjen, um es als Nachfolger der BERLIN (ex GRIPSHOLM, ebenfalls Svenska Amerika Linjen) auf der traditionellen Nordatlantikroute zwischen Bremerhaven und New York einzusetzen. Das 21.511 BRT vermessende Schiff (182,89 Meter lang, 23,50 Meter breit) markierte für die Reederei den Übergang von der Linien- zur Kreuzschifffahrt. Wegen der nicht mehr aufzuhaltenden Konkurrenz des Luftverkehrs schickte der NDL die EUROPA bereits 1966 auf die erste Kreuzfahrt von Bremerhaven aus, die zum Nordkap führte. Bereits nach der Jungfernfahrt im Januar 1966 via Halifax nach New York schickte man das Schiff auf sieben Karibik-Kreuzfahrten.

Das Jahr 1973 markiert den vollständigen Rückzug aus der Linienfahrt, ausschließlich zugunsten der Urlaubsfahrten. 1970 waren NDL und Hapag aufgelöst worden und hatten zur neuen Hapag-Lloyd AG fusioniert, was auch Folgen für das Aussehen der EUROPA hatte: Kein schwarzer, sondern ein

LITERATURTIPPS

Neubauer, Dr. Paul: Der Norddeutsche Lloyd 1857–1907. Leipzig 1907

Kludas, Arnold: Die großen deutschen Passagierschiffe. Oldenburg und Hamburg 1971

Köhnemann, Wilfried/Burk, Udo: Das Schiff. Eine Idee fährt zur See. Die neue MS Europa (5). Ohne weitere bibliografische Angaben

Kludas, Arnold: Die Schnelldampfer Bremen und Europa. Herford 1993

Wiborg, Dr. Susanne und Klaus: Unser Weld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd. Hamburg 1997

YACHTÄHNLICH: Vor der Kulisse Hamburgs – die EUROPA (6) im Heimathafen.

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

weißer Rumpf und nicht mehr gelbe Lloyd-Schornsteine kennzeichneten das Schiff, sondern orangfarbene mit dem neuen Firmenlogo. Nach 34 Atlantiküberquerungen und 315 Kreuzfahrten wurde die EUROPA 1981 an die italienische Costa Line verkauft.

Es folgte unmittelbar eine weitere EUROPA (5), die am 8. Januar 1982 in Genua ihre Jungfernreise startete, eine Kreuzfahrt rund um Afrika. Der Neubau war 1977 ausgeschrieben worden, nachdem der Reederei klar geworden war, dass das Vorgängerschiff den steigenden Passagieransprüchen nicht mehr genügte. Mit 33 819 BRT, 199,63 Meter Länge und 28,55 Meter Breite übertraf sie ihre Vorgängerin in der Größe deutlich. Novum war nicht nur, dass es ein Neubau war, erbaut vom Bremer Vulcan unter der Baunummer 1001. Neu war auch die vertikale Raumaufteilung des Schiffes: Alle Gesellschaftsräume befanden sich in den hinteren zwei Dritteln über der Maschinenanlage, während der vordere Teil des Schiffes den Passagierunterkünften vorbehalten war, um so größeren, weil geräuscharmen Komfort zu gewährleisten. Komfort stand überhaupt im Mittelpunkt des Konzepts. Diese EUROPA war seinerzeit das Schiff mit dem größten Platz pro Passagier. 21 Quadratmeter betrug die Mindestgröße der Kabinen und nur maximal 21 Prozent lagen innen. 600 Fahrgäste fanden in 316 Kabinen Platz, umsorgt von etwa 300 Besatzungsmitgliedern.

Nach dem Verkauf an die asiatische Star Cruises 1998, von der es Hapag-Lloyd Kreuzfahrten 14 Monate später zurückcharterte, fuhr die ehemalige EUROPA (5) seit 1999 unter wechselnden Namen und Eignern in verschiedenen Kreuzfahrtgebieten: für die asiatische Star Cruises bis 2004 ab Thailand, anschließend für Pullmantur Cruises als HOLIDAY DREAM ab Barcelona in Mittelmeer und Karibik, ab 2007 für Croisière de France als BLEU DE FRANCE im selben Fahrtgebiet. Seit 2012 fährt das Schiff, nach erneuten Umbauten, für die britische Saga Cruises als SAGA SAPPHIRE.

Dem Hang zum Spitzen-Seetourismus blieb sich Hapag-Lloyd Kreuzfahrten auch mit der EUROPA (6) treu, die am 17. September 1999 zu ihrer ersten Reise aufbrach (20 Tage Hamburg–Malaga, ab 18 990 DM). Mit 28 437 BRZ, 198,6 Meter Länge und 24,0 Meter Breite etwas kleiner als ihre Vorgängerin, bietet sie nur 410 Fahrgästen in 205 Suiten Platz, davon 156 bereits mit Veranda. Mit Platz und Service (261 Personen Besatzung, geboten wird auch Butlerservice) ist auch diese bei „Kvaerner Masa Yards" in Helsinki erbaute EUROPA wieder das geräumigste Fahrgastschiff weltweit. Zum Komfort gehört auch die Installation außen am Schiffsrumpf angebrachter Propellergondeln, dem sogenannten Azipod-Antrieb, wodurch das Schiff extrem vibrationsarm fährt.



WIEDERBELEBT: Das Herrenzimmer als Rauchsalon auf der EUROPA (2).

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten



EXQUISIT: Elegantes und luxuriöses Hotelambiente auf der EUROPA (2).

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

Komfort der Marke EUROPA

Die Investition in den Komfort gibt der Reederei Recht: Seit der Indienststellung hält das Schiff den Rang als bestes Kreuzfahrtschiff der Welt – bis zur Ablösung durch die EUROPA 2 in diesem Jahr, das siebente Schiff der Reederei dieses Namens, das den Maßstab für Luxuskreuzfahrten noch einmal weiter nach oben verschoben hat. Hapag-Lloyd blieb nicht untätig: Im Oktober wurde die EUROPA (6) bei Blohm & Voss in Hamburg (routinemäßig) renoviert und dem Komfortniveau ihrer jüngeren Schwester angepasst, damit der Anspruch an die Marke „EUROPA" erhalten bleibt. ⚓



BEISPIELGEBEND: Über der hölzernen Bugzier durfte das Kanonenboot S.M.S. ILTIS den Orden Pour le Mérite führen in Anerkennung seiner Leistungen im Kampf gegen die chinesischen Taku-Forts.

Foto: picture alliance, W2 Bilddienst

Den Orden am Steven

Kriegsschiffe mit Tradition

1903 wird Seiner Majestät Kanonenboot ILTIS von Kaiser Wilhelm II. mit dem preußischen Tapferkeitsorden Pour le Mérite ausgezeichnet. Wohlbemerkt das Boot und nicht die Besatzung. Von Eberhard Kliem



SELTEN VERLIEHEN: Friedrich der Große stiftete den Orden Pour le Mérite als höchste preußische Tapferkeitsauszeichnung für seine Soldaten, letztmalig verliehen im Ersten Weltkrieg.
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Ein Blick auf die Geschichte der Deutschen Marine seit ihrer Gründung im Jahre 1848 bis in unsere Tage macht mehr als deutlich, in welchem Maße deutsche Seestreitkräfte von Veränderungen, Brüchen, Zusammenbrüchen, zähem Wiederaufbauwillen und großer Leistungsfähigkeit geprägt worden sind. In diesem Zusammenhang sind Namensgebungen von Schiffen ein nicht unwesentliches Indiz für gewollte historische Kontinuitäten oder deren Gegenteil, da mit dem gewählten Namen meist ein politischer Wille zum Ausdruck gebracht werden soll. Besonders deutlich wird dies, wenn Namen bekannter Kriegsschiffe an Nachfolgeschiffe weitergegeben werden – auch dann, wenn sich politische Gegebenheiten über die Zeitläufte deutlich geändert haben. Für derartige Namenskontinuitäten gibt es in der deutschen Marine viele Kandidaten; herausragend sind jedoch drei Einheiten, die für ihre Leistungen beziehungsweise die ihrer Besatzungen mit einem Orden ausgezeichnet wurden und diese Auszeichnung am Schiffskörper auch zeigen durften: EMDEN, ILTIS und U 9.

Kontinuität oder Brüche

Der Lebenslauf des Kleinen Kreuzers EMDEN der Kaiserlichen Marine braucht hier nicht beschrieben werden. Bemerkenswert ist das Echo, das diese Einsatzfahrt fast in der gesamten Welt hervorrief und bis heute nicht verklungen ist. Nach dem Ende der EMDEN am 9. November 1914 schickte Kaiser Wilhelm II. am15. November das folgende Telegramm an den Magistrat der Stadt Emden: „Herzlichen Dank für das Beileidstelegramm anlässlich des betrübenden und doch so heldenhaften Endes meines Kreuzers EMDEN. Eine neue stärkere EMDEN wird entstehen, an deren Bug das Eiserne Kreuz angebracht werden soll als Erinnerung an den Ruhm der alten EMDEN.“

Neue EMDEN mit dem EK

Das Eiserne Kreuz war am 10. März 1813, zu Beginn der Freiheitskriege, vom preußischen König Friedrich Wilhelm III. nach einem Entwurf von Schinkel gestiftet worden. Es war bewusst aus Eisen und damit ohne materiellen Wert hergestellt und konnte an jedermann verliehen werden, „dass der Soldat mit dem General ganz gleich ist“. Das



VIERTER NAMENSTRÄGER: Das Geleitboot EMDEN der frühen Bundesmarine mit einem stilisierten Eisernen Kreuz am Steven auf einem Gemälde des Marinemalers Olaf Rahardt. Foto: Sammlung Kliem

Eiserne Kreuz mit seinen verschiedenen Stufen hatte sich im Freiheitskrieg und im Einigungskrieg 1870/71 zur bekanntesten deutschen Tapferkeitsauszeichnung entwickelt und war zu Beginn des Ersten Weltkrieges neu gestiftet worden.

Versenktes Eisernes Kreuz

Die EMDEN 1 konnte diese Auszeichnung nicht mehr tragen, aber das Nachfolgeschiff, der am 1. Februar 1916 als „Ersatz Nymphe“ vom Stapel gelaufene Kleine Kreuzer EMDEN 2, trug anstelle des Stadtwappens von Emden an beiden Bugseiten ein aus Metall gefertigtes Eisernes Kreuz in der Form seiner Stiftung von 1914.

Da im Krieg grundsätzlich Bug- und Heckzier nicht geführt wurden, bedurfte es einer Sonderegelung. Diese Ausnahmegenehmigung sah ein aufgemaltes Eisernes Kreuz an beiden Seiten des Bugs vor. Zeitgenössische Bilder zeigen aber sehr wohl ein metallenes Kreuz. Außerdem wird berichtet, dass während der Internierung des Schiffes in Scapa Flow die Restbesatzung das Eiserne Kreuz abmontiert habe, um es den Engländern nicht in die Hände fallen zu lassen. Wegen Größe und Gewicht sei aber ein Verstecken nicht möglich gewesen; daraufhin seien die Kreuze an Ort und Stelle versenkt worden. Sie zu suchen, wäre eine schöne Aufgabe für die zahllosen Hobby-Tauchgruppen in Scapa Flow!

Die Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages ließen nur eine kleine und veraltete Marine zu. Trotzdem ging man tatkräftig an den Neuaufbau und bereits 1921 wurde der Kiel gestreckt für den ersten Neubau der Marine. Es handelte sich um einen nunmehr „Leichten Kreuzer“ als Ersatz für den veralteten Kleinen Kreuzer NIOBE.

Am 7. Januar 1925 taufte die Witwe des inzwischen verstorbenen Kapitäns zur See a. D. von Müller den Neubau auf den Namen EMDEN. Vom Stapellauf an führte der Leichte Kreuzer EMDEN das Emder Stadtwappen mit Krone an Backbord und Steuerbord und am Bug das Eiserne Kreuz in seiner Verleihungsform von 1914, also mit entsprechender Jahreszahl und einem großen „W“ für Wilhelm II.

ORDEN FÜR TAPFERKEIT: Die Ausführung des Eisernen Kreuzes, wie es von Kaiser Wilhelm II. bei Kriegsbeginn 1914 gestiftet wurde. Foto: Hermann Historica

FÜR DEN NACHFOLGER: Bugwappen des Torpedoboots ILTIS der Reichsmarine mit dem Pour le Mérite. Foto: Karl Scheuch, Freundeskreis Schnellboote

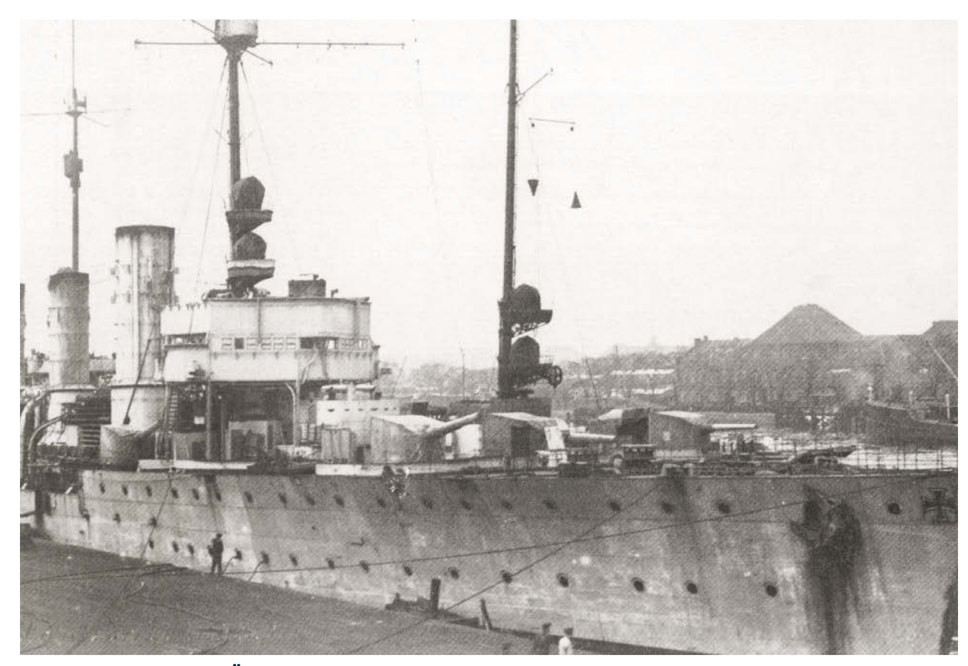
Der Leichte Kreuzer EMDEN war von Beginn an als Ausbildungs- und Kadettenschiff konzipiert worden. Er hatte ein vergleichsweise langes Leben, das erst am 26. April 1945 durch seine Außerdienststellung endete. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Schiff verschrottet.

Neue Zeiten für Tradition

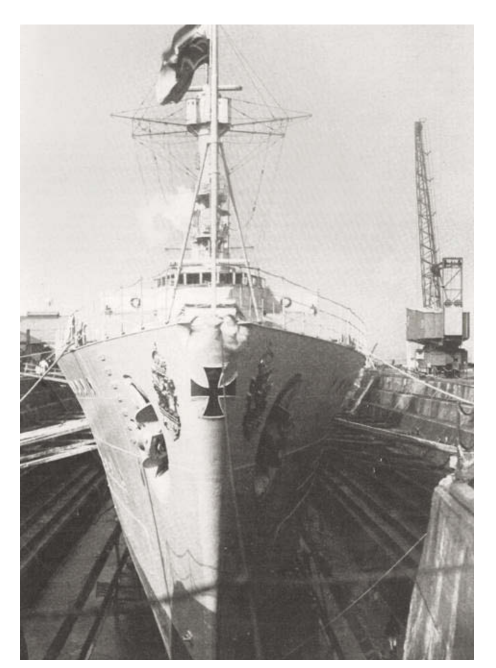
Mit der Gründung der Bundesmarine, offiziell vollzogen durch die Flaggenhissung am 16. Januar 1956 bei der Wilhelmshavener Lehrkompanie, begann der Zulauf von Schiffen und Booten entweder durch Rückgabe ehemaliger Kriegsmarinefahrzeuge oder Kauf bei den neuen Verbündeten, aber auch in Form von Neubauten auf deutschen Werften. Wie sollten diese neuen Schiffe nun heißen?

Mit dem Stapellauf der ersten größeren Einheiten, der Geleitboote, verwendete man Städtenamen. Sie erhielten Namen der ehemaligen Kleinen Kreuzer der Kriegsmarine. KÖNIGSBERG und LEIPZIG entfielen, da diese Städte zum damaligen Zeitpunkt nicht auf dem Territorium der Bundesrepublik lagen, NÜRNBERG entfiel aus politischen Gründen, sodass sich als Traditionsnamen KÖLN, KARLSRUHE und EMDEN anboten.

Und so erhielt am 21. März 1959 das zweite Geleitboot der Klasse 55 den Namen EMDEN. Der erste Kommandant der EMDEN 4, der damalige Fregattenkapitän Kurt Diggins, berichtete später, dass auf seine eigene Initiati-



ERSTER ORDENSTRÄGER: **Die im Krieg gebaute S.M.S. EMDEN 2 trug das Eiserne Kreuz anstelle des Stadtwappens auf beiden Seiten des Bugs. Vor der Selbstversenkung in Scapa Flow wurde es abmontiert und über Bord geworfen.** Foto: Sammlung Kliem



EMDEN 3: **Der erste Neubau der Reichsmarine nach 1918, diesmal mit dem Eisernen Kreuz am Steven.** Foto: Sammlung Kliem

ve hin die Werft ein „Eisernes Kreuz" angefertigt habe, das am Bug angebracht werden sollte. Er habe aber im letzten Augenblick „kalte Füße" bekommen und sein Vorhaben dem damaligen Stellvertreter des Inspekteurs Marine, Admiral Schumann, gemeldet und dessen Erlaubnis erhalten mit der Auflage, das „Eiserne Kreuz" nur mit Eichenlaub, aber ohne die Krone und das „W" (für Wilhelm) zu zeigen. Diese Auflage habe bei den Werftarbeitern durchaus zu Unmut geführt! Das „unerwünschte" Eiserne Kreuz sei also abgenommen, in der Bootslast verwahrt und das neue Modell wie angeordnet angebracht worden. Bei einem Manöver sei die Bugzier dann verloren gegangen und durch das „richtige" Eiserne Kreuz stillschweigend ersetzt worden.

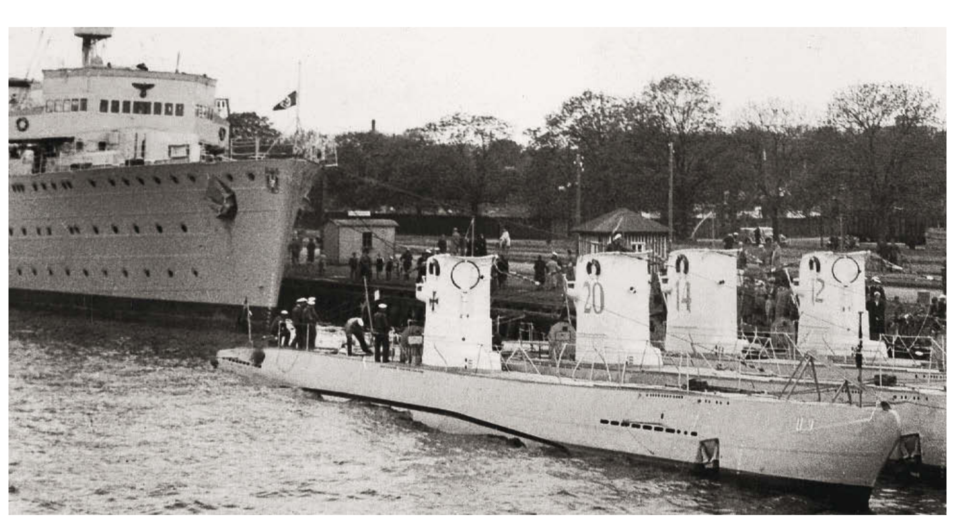
Mittlerweile sprechen die späteren Traditionserlasse der Bundeswehr dem Eisernen Kreuz besondere Bedeutung zu als nationales Erkennungszeichen und als Sinnbild für Tapferkeit, Freiheitsliebe und Ritterlichkeit. Es ist heute tatsächlich das allgemeine „Logo"der Bundeswehr und wird in vielfältiger Weise öffentlich gezeigt.

Von 1961 bis 1983 diente das Geleitboot, später umklassifiziert zur Fregatte, in der Bundesmarine, nahm an unzähligen Manövern teil, machte Auslandsreisen bis nach Südamerika, war Flaggschiff von NATO-Verbänden, hatte Kollisionen und Werftliegezeiten, nahm an Paraden teil und repräsentierte die Bundesrepublik Deutschland im Ausland. 1983 wurde es außer Dienst gestellt, an die Türkei übergeben und hat dort weitere Jahre treue Dienste geleistet.

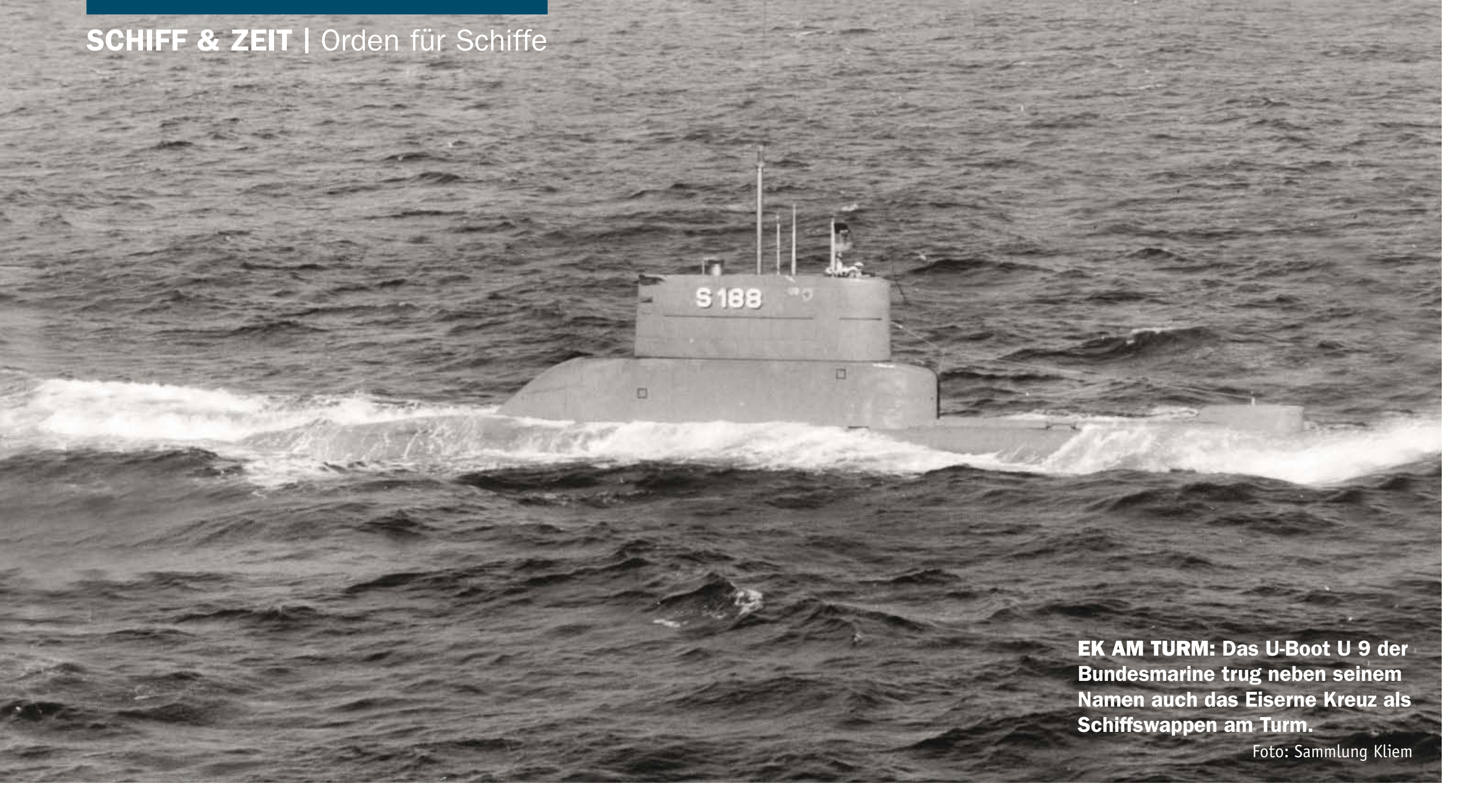
Mit Beginn der 1980er-Jahre stellte man die Fregatten der KÖLN-Klasse, die früheren Geleitboote, nach und nach außer Dienst. Ersetzt wurden sie durch die Fregatten der Klasse F 122. Damit stellte sich auch für die Stadt Emden die Frage, ob es denn für „ihr" Patenschiff einen Namensnachfolger geben würde. Frühzeitig wurde die Stadtverwaltung tätig. Am 1. April 1980 bemühte sich der damalige Oberbürgermeister Alberts mit Schreiben an den „Sehr verehrten Minister, lieber Hans!"(Apel) auf der Parteiebene um eine Weiterführung des Traditionsnamens „EMDEN" auch nach der Außerdienststellung des derzeitigen Patenschiffes. Bereits am 2. Mai erhielt er eine positive Antwort vom damaligen Staatssekretär von Bülow. Am 17. Dezember 1980 lief der Neubau der Emder Nordseewerke vom Stapel und erhielt den Namen EMDEN – als fünftes Schiff. Der scharf geschnittene Bug erlaubte das Anbringen des „Eisernen Kreuzes" an alter Stelle nicht mehr, es wurde daher weithin sichtbar an der Vorderseite der Brücke angebracht. Seit seiner Indienststellung diente die Fregatte der Deutschen Marine in zahllosen Einsätzen.

Nachfolgeschiff nicht in Sicht

Ende 2013 wurde die EMDEN außer Dienst gestellt. Ein Nachfolgeschiff gleichen Namens gibt es zurzeit nicht und auch die



AUSGEZEICHNET: **Im Unterschied zu den weiteren Flottillenbooten trug U 9 der Reichsmarine am Turm das 1914 verliehene Eiserne Kreuz statt der Nummer.** Foto: Ullsteinbild



EK AM TURM: Das U-Boot U 9 der Bundesmarine trug neben seinem Namen auch das Eiserne Kreuz als Schiffswappen am Turm.
Foto: Sammlung Kliem

Übernahme der Tradition durch andere Einheiten und Organisationen, wie sie der gültige Erlass des Bundesministers der Verteidigung (FÜM I1-Az 35-08-07 vom 15. Oktober 1992 „Richtlinien für die Traditionspflege bei Umgliederung und Auflösung von Truppenteilen der Marine“) durchaus ermöglicht, ist nicht vorgesehen. Auch zur Behandlung von Traditionsstücken/Traditionsgegenständen – zu denen sicherlich das Eiserne Kreuz der EMDEN gehört – ist per Erlass geregelt: „Die Übergabe (…) an Stellen außerhalb der Bundeswehr ist grundsätzlich untersagt.“

An anderer Stelle wird festgelegt, wohin solche Gegenstände zu gehen haben: Sie „sind dem Wehrgeschichtlichen Ausbildungszentrum (WGAZ) der Marineschule Mürwik bzw. dem Wehrgeschichtlichen Museum (WGM) in Rastatt, dem Militärhistorischen Museum in Dresden oder dem Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg (in dieser Reihenfolge) anzubieten“.

EK nach Australien

Mittlerweile hat sich bestätigt, dass das Eiserne Kreuz der EMDEN an ein Museum der Australischen Marine in Canberra verschenkt worden ist. Sicherlich ein durchaus honoriger Ort, doch ein Traditionsgegenstand wie dieses Eiserne Kreuz gehört wohl eher aufgrund seiner historischen Bedeutung, seines offensichtlichen speziellen Gewichtes in der Traditionspflege der deutschen Marine und nach seiner übergeordneten Bedeutung als das Erkennungszeichen der Bundeswehr schlechthin an einen Ort der deutschen Öffentlichkeit.

Auch den beiden anderen „Ordensträgern“ in der Deutschen Marine der vergangenen Jahre ist der Orden „abhanden“ gekommen. Das Kanonenboot S.M.S. ILTIS war während des chinesischen Boxeraufstandes am 17. Juni 1900 bei den Taku-Forts im Peiho-Fluss in ein schweres Gefecht geraten und hatte ziemlich beschädigt mit Mühe seinen Untergang abwenden können. Sein Kommandant, Korvettenkapitän Wilhelm von Lans, wurde mit dem Pour le Mérite ebenso wie das Schiff selbst ausgezeichnet.

Mit Allgemeiner Kabinett Ordre (AKO) vom 27. Januar 1903 durfte es an der Gösch eine Nachbildung dieses höchsten preußischen Ordens führen. Zwei Datumszeilen sind am unteren Rand eingefügt: einmal der Tag des Unterganges des Vorgängerbootes S.M.S. ILTIS am 28. August 1896 im Taifun vor der chinesischen Küste und der Tag des Gefechtes gegen die Taku-Forts. Der Namensnachfolger, das Torpedoboot der Reichsmarine ILTIS 3, führte als Bugwappen nicht wie die anderen Boote dieser „Raubtier“-Klasse das namensgebende Tier im Wappen, sondern in runder Form den Pour le Mérite mit den zwei genannten Daten am unteren Rand. Auch dieses Schiff hatte in einem Schnellboot der Klasse 140 und später der Klasse 148 in der Bundesmarine Namensnachfolger, die in ihrem Bugwappen den Pour le Mérite führten, jedoch ohne die ordensbegründete Datumszeile. Mit der Außerdienststellung der letzten ILTIS am 15. Oktober 1992 und der Abgabe an Griechenland ist auch diese Tradition erloschen.

LITERATUR UND QUELLEN

Röhr, Albert: Handbuch der Deutschen Marinegeschichte. Oldenburg 1963

Röhr, Albert/Steinmetz, Hans Otto: Die Deutschen Kriegsschiffe. Herford 1979

Symbole und Zeremoniell in deutschen Streitkräften. MGFA, Hamburg, 1986

Koop, Gerhart: Emden – ein Name, fünf Schiffe. Bonn 1983

Kein Namensnachfolger

Gleiches gilt für das Unterseeboot S.M.S. U 9 der Kaiserlichen Marine, das am Turm ein Eisernes Kreuz führen durfte als Erinnerung an die Versenkungserfolge unter seinem Kommandanten Weddigen. Das Unterseeboot U 9 der Reichs- beziehungsweise Kriegsmarine führte diese Tradition fort. U 9 hatte ein vergleichsweise langes und erfolgreiches Leben. Es sank erst 1944 im Schwarzen Meer nach Bombenangriffen in Konstanza. Nach der Hebung durch die Sowjets befindet sich ein „Eisernes Kreuz“ in leicht beschädigter Form im dortigen Marinemuseum.

Mit der Indienststellung von U 9 der Bundesmarine wurde die Tradition weitergeführt. Dieses Boot trägt nun neben seinem Namen im Bootswappen am Turm ein EK. U 9 wurde am 3. Juni 1993 außer Dienst gestellt und befindet sich als Museumsboot im Technik-Museum Speyer. Das Bootswappen mit dem Eisernen Kreuz befindet sich nicht mehr am Turm. Einen Namensnachfolger im aktiven Dienst der Bundesmarine oder einen anderweitigen Traditionsträger gibt es nicht. ⚓

Ein ungewöhnlicher Neuanfang

Wie Phönix aus der Asche

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg stehen die erfolgreichen Übersee-Reedereien der Vorkriegszeit ohne Schiffe da. Sie mussten als Reparationsleistung abgegeben werden. Trotzdem gelingt der DOAL ein fulminanter Neustart.

Von Hans Georg Prager



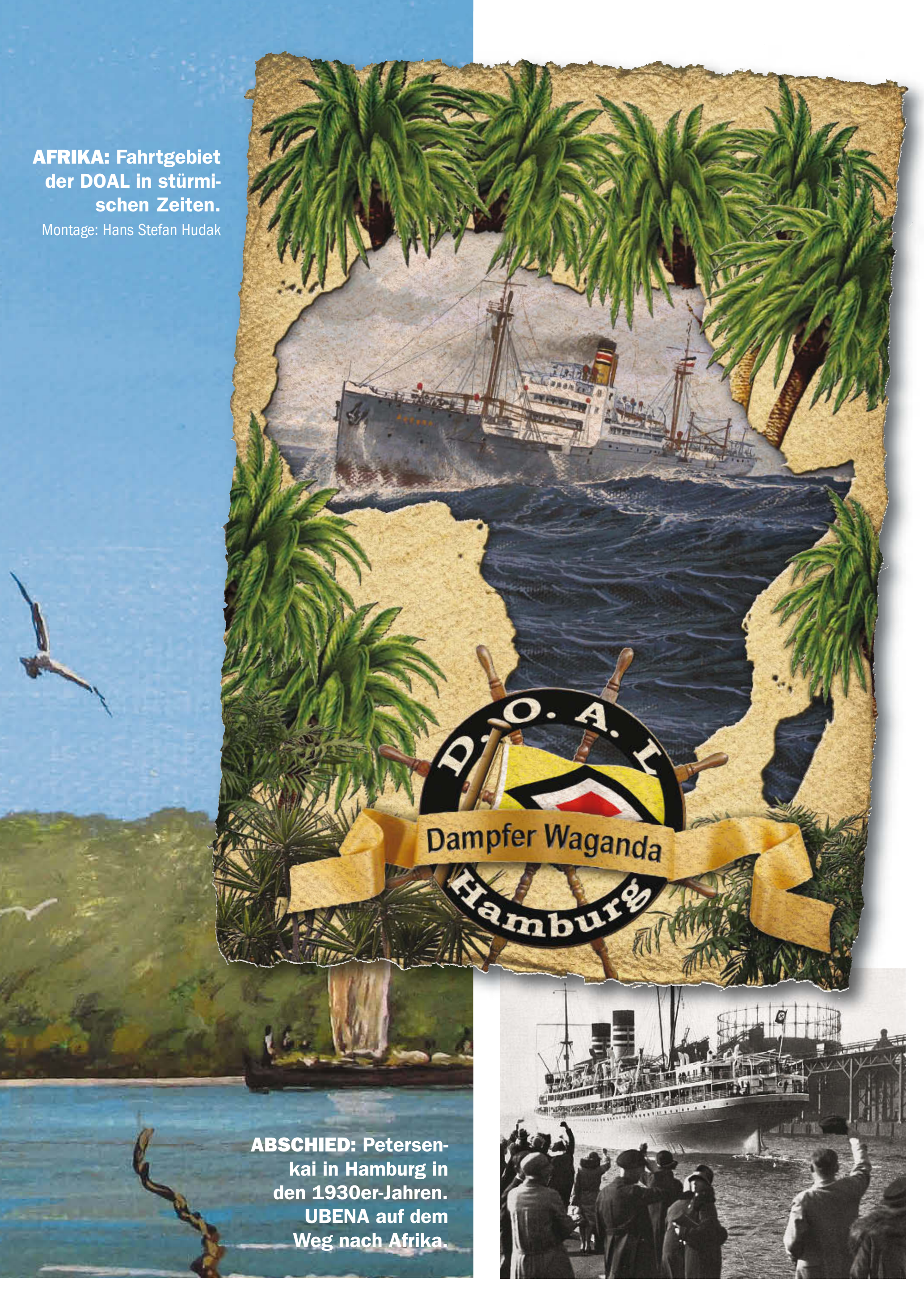
SCHWERER START NACH DEM ERSTEN WELTKRIEG: Nur langsam erholte sich die DOAL. Hier der Dampfer WAGANDA, der seine Ladung in einer afrikanischen Flussmündung löscht. Foto: Olaf Rahardt

Reinhart Schmelzkopf hat es treffend formuliert: „Es gab keinen einzigen Wirtschaftszweig, der so von heute auf morgen seine Geschäfte abbrechen musste und so abrupt vor sinnloser Leere stand wie die Handelsschifffahrt 1918.“ Die deutsche Handelsflotte, nach der britischen die zweitgrößte der Welt mit einer Kapazität von 5,238 Millionen Bruttoregistertonnen (BRT), die noch dazu fast ausschließlich Liniendienste betrieb und deshalb einen besonders hochwertigen, modernen Schiffspark aufzuweisen hatte, wurde – obwohl fast ausschließlich Privateigentum – in völkerrechtswidriger Weise weggenommen. Alle deutschen Schiffe über 1600 BRT mussten an die Siegermächte abgeliefert werden, ebenso die Hälfte aller Schiffe zwischen 1000 und 1599 BRT. Damit sank Deutschlands Anteil an der Welttonnage schlagartig von 11,3 Prozent (1914) auf 0,8 Prozent im Jahr 1920. Der verbleibende Bodensatz war für eine überseeische Linienfahrt unbrauchbar.

Nichts blieb übrig

Die Deutsche Ost-Afrika Linie (DOAL) hatte kein einziges Schiff übrigbehalten. Auch verlor sie alle Gebäude, Grundstücke, Docks, Reparaturwerkstätten, Schlepper, Leichter und Landungsbrücken in Afrika. Alle vier deutschen Afrika-Kolonien waren durch den Versailler Vertrag unter die Mandatsverwaltung der Entente gekommen. Sachkennern war jedoch klar, dass sich die Siegermächte damit übernommen hatten: Sie verleibten sich einen viel zu großen, zusätzlichen Kolonialbesitz ein, aus dem sie schon aus Mangel an eigenen Siedlern keinen großen Nutzen ziehen konnten. Der erzwungene Exodus der deutschen Pflanzer, Handelsgesellschaften, Betriebe, Tropenärzte und Fachbeamten in drei von den vier vormals deutschen Schutzgebieten musste ein Vakuum hinterlassen, dessen Folgen sich bald rächen würden. Es war nur eine Frage der Zeit, wann

Fotos, soweit nicht anders angegeben: Slg. Hans Georg Prager



AFRIKA: Fahrtgebiet der DOAL in stürmischen Zeiten.
Montage: Hans Stefan Hudak

ABSCHIED: Petersenkai in Hamburg in den 1930er-Jahren. UBENA auf dem Weg nach Afrika.

man deutsche Siedler reumütig zurückholen würde.

Bevor sich aber alles so weit entwickelt hatte, ereigneten sich Dinge, die ein recht delikates, zeitgeschichtliches Kolorit abgeben. Um in ihrem alten Fahrtgebiet Westafrika vor Ort wieder einmal „nach dem Rechten" sehen zu können, charterte die DOAL am 31. Juli 1920 einen Dampfer namens BALTIKA (3731 BRT) aus dem von Versailles nicht betroffenen Freistaat Danzig und orderte ihn versuchsweise nach Südwest- und Südafrika und damit in Teile ihrer früheren Fahrtgebiete. Bei diesem schwimmenden Testobjekt handelte es sich um den früheren deutschen Levante-Dampfer THERAPIA, der während des Krieges zur russischen Prise geworden, dann jedoch während der russischen Revolutionswirren von einer Stinnes-Tochtergesellschaft im neutralen Dänemark angekauft worden war. Da wegen der noch laufenden Restitutionsverhandlungen die Eigentumsverhältnisse an diesem vormaligen russischen Beuteschiff trotz des eindeutigen Ankaufs durch ein dänisches Unternehmen von der alliierten Shipping Control noch nicht rechtsverbindlich anerkannt worden war, musste das Schiff unter der Flagge des seit drei Jahren gar nicht mehr existierenden zaristischen Russlands nach Afrika auslaufen!

Mit Sicherheit hat es in der gesamten Geschichte der Deutschen Ost-Afrika Linie niemals ein verrückteres Schiff gegeben als die gecharterte BALTIKA, die immerhin Kontor, Flagge und Schornsteinfarben dieser renommierten Reederei trug: Des längst anachronistischen Flaggenzeugnisses wegen musste pro forma ein russischer Kapitän an Bord vorhanden sein, während ein dänischer Kapitän offiziell als Schiffsführer fungierte, dem wiederum ein deutscher Kapitän als Fahrtleiter und ein zweiter deutscher Kapitän als Supercargo vor die Nase gesetzt wurden. Die Nautiker und Ingenieure waren Dänen, das Decks- und Maschinenpersonal „mixed people" aus drei skandinavischen Ländern, während die Deutschen das Gros der Heizer und das Bedienungspersonal stellten. Es ging auf der Reise recht turbulent zu, unter anderem streikten einmal mitten auf See die Heizer. Die Testfahrt des Charterschiffes BALTIKA war aber ungeachtet der sonderbaren Begleitumstände im Endeffekt ermutigend. Und so ergab sich die recht verblüffende Tatsache, dass bei Blohm & Voss in Hamburg schon ein Jahr nach dem Versailler Vertrag wieder ein DOAL-Neubau vom Stapel laufen konnte. Es handelte sich um den 5791 BRT großen Frachter URUNDI – das siebente und letzte Schiff der EMIR-Klasse.

Stilgebend für alle Dampfer

Die URUNDI war ein völliges Novum: Dieser für die Mitnahme von zwöf Fahrgästen eingerichtete Frachter war das erste mit Turbinen und Untersetzungsgetriebe ausgestattete Handelsschiff der Welt. Die URUNDI fuhr also nicht mehr, wie bis dato bei Turbinenschiffen erforderlich, mit „direktem Antrieb" – was entweder zur Wahl besonders kleiner Propeller oder übergroßer Turbinen zwang. Durch die inzwischen neu entwickelten Rädergetriebe wurden die Umlaufzahlen von Turbinen und Propeller weitgehend voneinander unabhängig. Damit bot der Turbinenantrieb mit seiner großen Gewichtsersparnis gegenüber Kolbenmaschinen ganz neue, rationelle Möglichkeiten für die Propulsion von Handelsschiffen. Und diese Antriebsart wurde von der URUNDI an charakteristisch für alle deutschen Afrikadampfer zwischen den Weltkriegen.

Die Deutsche Ost-Afrika Linie ließ es jedoch nicht bei dem einen Neubau bewenden, sie wagte fast gleichzeitig einen großen, gewiss riskanten Sprung in die Zukunft: Im März und Juli 1921 lieferte dieselbe Hamburger Bauwerft die kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffe USARAMO und USSUKUMA an die Reederei ab. Die beiden ebenfalls mit Turbinenantrieb versehenen Schwesterschiffe (7753 beziehungsweise 7765 BRT)



AUSREISE: Fracht- und Passagierschiff USSUKAMA vor der Hamburger Hafenkulisse.



AUF REEDE: Station in Lissabon. Die WATUSSI als Gemälde von Robert Schmidt, Hamburg um 1930. Foto: Jörg-M. Hormann



FREUNDLICH: First Class Writing auf der UBENA oder einfach Schreibzimmer 1. Klasse.



GEDIEGEN: Wohnzimmer 1. Klasse auf der WATUSSI. Auf Französisch: Salon de conversation.

konnten jeweils über 260 Fahrgäste befördern. Sie waren würdige Nachfolger der alten Reichspostdampfer und wurden durch ihre ansprechende Konstruktion sehr bald beim internationalen Reisepublikum beliebt.

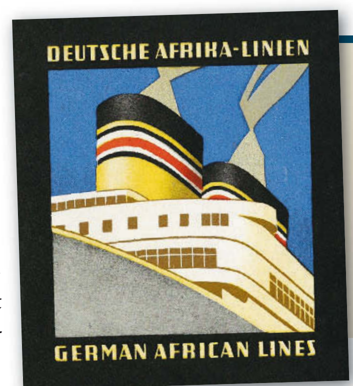
Jungfernfahrt

Als Erste verließ am 17. März 1921 unter Führung von Kapitän Doherr die USARAMO den Hamburger Hafen zur Jungfernreise. Diese erste Reise war aber doch in jeder Hinsicht schwierig: „Die Mannschaft, besonders das Heizer-Personal, stand noch ganz unter den Ideen der Umwälzung in Deutschland durch den Spartakismus und vertrat die Meinung, völlig gleichberechtigt mit der Schiffsleitung selbst mit den Passagieren der 1. Klasse zu sein. So kamen die Heizer, schmutzig, wie sie waren, aus den Kesselräumen in Holzpantinen auf das Promenadendeck, um sich irgendeine Dame im Abendkleid zum Tanzen zu greifen. Diese Situation war nicht mit Gewalt und Handschellen zu lösen – was sicher eine Meuterei ausgelöst hätte. Aber der Kapitän brachte es fertig, indem er den Rädelsführer auf diplomatische Weise an die Bar zum Drink einlud und ihm wahrscheinlich sein Verhalten klar machte. Jedenfalls verschwanden die Heizer gleich darauf."

Was die USARAMO nachher in Afrika erlebte, war eine Wechseldusche von Eindrücken. Während man sich im Kapland von Seiten der Behörden durchaus korrekt, wenn auch noch zurückhaltend zeigte, bemühten sich britische Bürokraten in Durban, diese „damned germans" nach Kräften zu demütigen und zu schikanieren. Deutsch-Ostafrika konnte noch nicht wieder angelaufen werden, deshalb war zunächst auch die Wiederaufnahme der früheren Afrika-Rundreisen noch nicht möglich. USARAMO und USSUKUMA drehten jeweils in Lourenco Marques um.

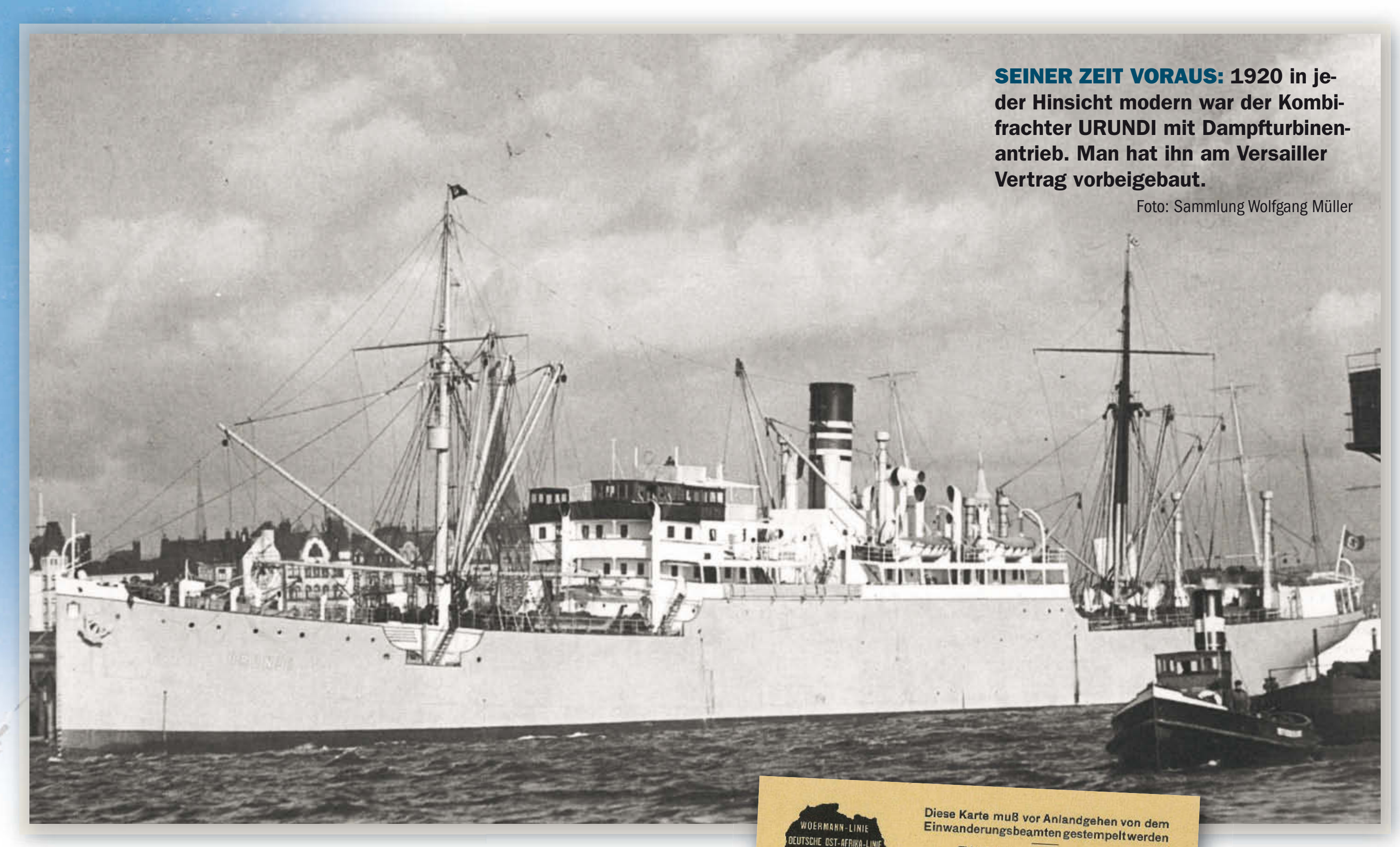
Neuer Afrika-Dienst

Es blieb nicht nur bei den beiden Kombi-Schiffen USARAMO und USSUKUMA. Im April 1923 folgte die immerhin schon 8690 BRT große USAMBARA in das alte Fahrtgebiet nach. Mit der Eingliederung der USAMBARA in die Flotte konnte der komplette Rund-Afrika-Dienst wieder aufgenommen werden. Damit wurden erstmals nach dem Krieg auch Daressalaam und Tanga wieder angelaufen. Die nunmehr dort regierenden Briten



HINTERGRUND Aus DOAL wird Deutscher Afrika Dienst

Am 1. Januar 1921 beschlossen die Vorstände der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika Linie die Fusion der beiden Geschäftsleitungen und die Angleichung des jeweiligen Aktienkapitals. Schiffsdispositionen, Segelpläne und Gesamtbilanz sollten künftig unter der Bezeichnung Deutscher Afrika Dienst gemeinsam geregelt werden. Je nach Fahrtgebiet wurden die entsprechenden Schornsteinmarken und Kontorflaggen beibehalten – übrigens bis zum heutigen Tage. Die Betriebsvereinigung wurde am 20. Mai 1922 realisiert und offiziell bekanntgegeben.



SEINER ZEIT VORAUS: 1920 in jeder Hinsicht modern war der Kombifrachter URUNDI mit Dampfturbinenantrieb. Man hat ihn am Versailler Vertrag vorbeigebaut.
Foto: Sammlung Wolfgang Müller

KONTROLLE: Wer an Land wollte, musste den Stempel der Einwanderungsbehörde vorweisen.

reagierten spürbar reserviert auf die spontane, überschwängliche Freude der schwarzen und farbigen Afrikaner über das Wiedererscheinen der Deutschen Ost-Afrika Linie, aber man fügte sich dann doch recht besonnen ins Unabänderliche. Den Engländern bereitete nämlich inzwischen ihr Mandatsgebiet Tanganjika, wie sich das vormalige Deutsch-Ostafrika nannte, beträchtliche Sorgen. Der allgemeine Rückgang gegenüber der Deutschen-Zeit war auf allen Gebieten spürbar. Der Mangel an weißen Siedlern und Führungskräften war zum Alptraum der Mandatsverwaltung geworden.

Erinnerungs-Touren

1928/1929 wurden gerade Ostafrika-Reisen zum Zweck einer Safari oder Großwildjagd ebenso zur Mode wie für die ehemaligen „Deutsch-Ostler“ zum Zweck eines wehmütigen Wiedersehens mit der eigenen Vergangenheit. Und so fanden sich auf den stets recht gut gebuchten DOAL-Dampfern Touristen, ausreisende oder auf Europaurlaub fahrende Pflanzer und einstige Schutztruppler ebenso zusammen wie britische Kolonialbeamte. Die Briten hatten ihre alte Vorkriegsleidenschaft wiederentdeckt. Sie fuhren allzu gern auf diesen unnachahmlich gemütlichen deutschen Dampfern mit ihrer vorzüglichen Küche. Und was für fröhliche Gesellen befanden sich unter den Passagieren! Mit diesen „smart fellows“ bekam man doch recht schnell Kontakt.

In den Jahren wirtschaftlicher Scheinblüte vor 1928 erschienen auf der Rund-Afrika-Route zwei Neubauten, die das Entzücken aller Reisenden hervorriefen. Niemand konnte sich vorstellen, dass sogar sie eines Tages an Qualität, Eleganz und Zweckmäßigkeit noch zu übertreffen sein würden. Es waren Schiffe, deren Namen in die Legende sowie in die Geschichte Afrikas gleichermaßen eingegangen sind – die beiden Zweischornstein-Turbinenschiffe WATUSSI (9552 BRT) und UBENA (9554 BRT). Die gediegene Innenarchitektur, der optimierte Komfort mit neuartigem Sonnendeck hinter verglaster Windschutzwand und für Ballspiele übergittertem Sportdeck sowie dem in Luke 2 eingehängten Schwimmbad hatten das Flair von Schnelldampfern erreicht, wenn auch die beiden Schwesterschiffe weiterhin an der wirtschaftlich günstigen Geschwindigkeit von nur 13,5 Knoten festhielten. Auf jeden Fall war der im Fahrgastdienst nach Südafrika führenden Union Castle Line eine respektable Konkurrenz entstanden.

Ab 1929 zogen schwere „Schauerböen“ auch über dem Fahrtgebiet Afrika herauf, bedingt durch sinkende Rohstoffpreise bis zum absoluten Preisverfall, durch weltweit stockende Nachfrage und gleichzeitiges Tonnageüberangebot. Es war schlechthin alles durcheinandergeraten, was man wohlgeordnet und überschaubar vor sich geglaubt hatte. Und zu allem Überfluss wurden auch noch das britische und südafrikanische Pfund abgewertet – die damalige Leitwährung und Verrechnungseinheit der Weltschifffahrt. Die Reedereieinnahmen sanken also, während die Ausgaben in deutscher Währung gleich blieben. In dem ausgesprochen schlimmsten Jahr der Weltwirtschaftskrise, 1932, sahen sich die Afrika-Linien genötigt, ihr Kapital im Verhältnis 10:3 zusammenzulegen, die Erneuerungsrücklage musste aufgelöst und sogar die gesetzliche Rücklage heruntergesetzt werden.

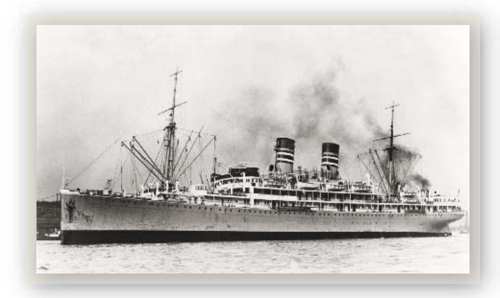
Die Mittel erlaubten es zunächst nicht, ein Neubauprogramm durchzuführen, obwohl dies angesichts des Auftauchens zweier italienischer Schnelldampfer im Linien-



ELEGANTE LINIEN: Die Dampfer der DOAL werden stromlinienförmig. WINDHUK und PRETORIA gehen ab 1936 in Fahrt.



PLATZSPAREND: Kabine der Touristenklasse auf der WATUSSI und UBENA.



ZWEI SCHORNSTEINE: Kombischiff WATUSSI und UBENA.



EIN SCHORNSTEIN: Dampfer NJASSA, in Hamburg einlaufend.

dienst Italien–Kapstadt und der Einstellung weiterer größerer Schiffe in den englischen und holländischen Liniendienst nach Südafrika ein Gebot der Stunde gewesen wäre. Ab 1934 erholte sich die Seeverkehrswirtschaft zügig. Die Kombischiffe mit den Schornsteinfarben der DOAL waren ständig ausgebucht. Die frühere „Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft“ wurde unter dem neuen Firmenmantel der „Usagara-Companie“ im britischen Mandatsgebiet Tanganjika wieder höchst erfolgreich und darum von den britischen Kolonialherren wohl gelitten. Das ehemalige Deutsch-Ostafrika erlebte eine neue Blüte.

Vor dem Zweiten Weltkrieg

Im Jahre 1936 war von einer internationalen Ächtung des Nationalsozialismus wenig zu spüren. Die Deutschen jener Zeit waren in Euphorie. Und kurz bevor die Glocke im Turm des Berliner Olympiastadions „die Jugend der Welt rief“ und sich ein großer Schwarm weißer Friedenstauben in die Luft erhob, rauschte am 16. Juli 1936 auf Helling 7 von Blohm & Voss das 16 662 BRT große DOAL-Fracht- und Fahrgastschiff PRETORIA in sein Element, dem schon am 27. August auf der Nachbar-Helling die gleich große WINDHUK folgte.

Diese beiden für je 490 Fahrgäste eingerichteten Doppelschrauben-Turbinenschiffe waren die ersten wirklichen „Big Liner“, die zweifellos schönsten und ausgewogensten Schiffe, die deutscherseits je auf der Route nach Süd- und Ostafrika eingesetzt wurden. Sie verkehrten nicht als Rundreiseschiffe, sondern befuhren wieder die „Kap-Route“ der Anfangsjahre 1894–1900 sowie der Wiederaufbaujahre 1921–1923. Ihr Fahrplan führte sie von Hamburg via Southampton–Lissabon–Casablanca–Las Palmas nach Walfischbucht, Kapstadt, Port Elizabeth und Lourenco Marques. Dort drehten sie um.

Die Schiffe überraschten die Fachwelt in vielerlei Hinsicht. Sie waren „schwimmende Kompromisse“. Sie hatten zwar Benson-Hochdruckkessel, wurden jedoch mit ihren 14 200 PS Maschinenleistung bewusst auf nur 18 Knoten Geschwindigkeit gehalten, um den damals größten britischen Fahrgastschiffen der mächtigen Union Castle Line einen gewissen Vorsprung zu lassen. Man wollte keine Kraftprobe, keine gewaltsame Herausforderung und schon gar keine neuen Verdrängungskämpfe. Aber man erschien mit zwei ausgesprochenen Traumschiffen in einem klassischen Fahrgebiet, dessen Reisepublikum – auch der britischen und portugiesischen Seite – erfahrungsgemäß „anfällig“ für den guten deutschen Service war.

Dem Architekten Wittmaack und der Bauwerft Blohm & Voss war ein großer Wurf gelungen. Eigentlich alles an den Schiffen wirkte gediegen und unaufdringlich schön. Die Schiffe hatten das „Gesicht“ einer neuen Zeit. Die traditionellen Nockenhäuser als Wetterschutz waren aus den Brückennocken gewichen, dafür hatte ihr gewölbtes Schanzkleid einen windableitenden Düsenrand erhalten. Der Vorsteven lief unter Wasser in einem Tropfen- oder Bugwulst aus. Es waren Schiffe, die durch ihre Formgebung faszinierten.

Innovation

Für immer hatte man von den alten Windblechen Abschied genommen, die in den Tropen den Fahrtwind durch die offenen Bullaugen in die Kabinen leiten mussten. Auf der PRETORIA und WINDHUK ventilierten 56 leistungsstarke Lüfter das gesamte Schiff. Die Luft aus den Bädern, Toiletten, Brausekabinen, Waschräumen sowie über den Kochherden wurde künstlich abgesaugt und damit vom Frischluftkreislauf separiert. Jedenfalls wurden die beiden Schwesterschiffe in vielerlei Hinsicht Modell- und Schrittmacher für den künftigen Fahrgastschiffbau überhaupt. Die Anordnung der Gesellschaftsräume auf dem Promenaden- und A-Deck war hier bestechend klar gegliedert.

Die Speisesäle der 1. Klasse sowie der Touristenklasse wurden in voller Schiffsbreite ins C-Deck verlegt und jeweils mit Quartett-Bullaugen versehen, durch deren untere Reihe sich beim Essen die See und der Schiffsverkehr beobachten ließen. Endlich hatte die Lauferei entlang der Seitendecks



HELL UND FREUNDLICH: **Schleiflackwände und rot bezogene Sitzmöbel. Speisesaal der Touristenklasse der PRETORIA.**

ein Ende. Durch die Ausnutzung der gesamten Schiffsbreite konnten die Speisesäle nun auch kürzer gebaut werden als bisher. Der Speisesaal der 1. Klasse war nach oben durchgebaut (ins B-Deck), wo sich auch die Musikloge befand. Die Küchen, Bäckerei und Konditorei waren in einem Block zwischen den beiden Speisesälen untergebracht. Es gab keine Behinderung durch einen zwischen Kabinen- und Salondeck liegenden Wirtschaftsbetrieb. Die Raumaufteilung war einer neuen Konzeption gewichen.

Erstmalig wurde auch eine für beide Klassen gemeinsame Eingangshalle geschaffen, was ein weiteres Paar Außenhautpforten und einen zweiten geräumigen Vorplatz überflüssig machte. Stattdessen wurde der gemeinsame Empfangsraum als Mittelpunkt des ganzen Schiffes gestaltet. Das Zahlmeisterbüro, die Arztwohnung mit Warte- und Sprechzimmer, je ein Oberstewardbüro, das Reise- und Gepäckbüro und ein großer Verkaufsladen hatten alle Schalteröffnung zum Vorplatz hin. Und für jede der Fahrgastklassen waren Halle, Rauchsalon, Schreib- und Lesezimmer, Bücherei, Kinderspeise- und Kinderspielzimmer samt geschütztem Kinderspielplatz, offene und geschlossene Lauben auf den Promenadendecks sowie geschmackvolle Treppenhäuser vorhanden, in der 1. Klasse außerdem ein elektrischer Lift. Einrichtungen wie Nachtbar und Sonnendeck-Schwimmbad ergänzten den Komfort.

Aber auch der Schnelldampfer-Look täuschte nicht darüber hinweg, dass WINDHUK und PRETORIA Vier-Luken-Frachtschiffe waren, die 12 100 Kubikmeter Laderaum für Schütt- und 11 000 für Ballenladung boten, außerdem 1255 Kubikmeter Ladungskühlräume. Erstmals wurden stählerne Lukendeckel mit Rollvorrichtung verwendet und vier elektrische Drehwippkrane zur Ergänzung der Ladebäume installiert. ⚓

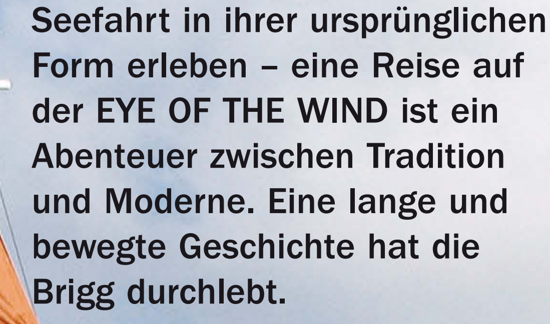


VERLOCKEND: **Speisekarte und Prospektblätter der DOAL sind von dem renommierten Künstler Robert Schmidt gemalt worden.**

Abenteuer der Extraklasse



100 Jahre live erleben



Seefahrt in ihrer ursprünglichen Form erleben – eine Reise auf der EYE OF THE WIND ist ein Abenteuer zwischen Tradition und Moderne. Eine lange und bewegte Geschichte hat die Brigg durchlebt.

Von Harald Focke und Ulf Kaack

VITALER VETERAN: Seit über 100 Jahren ist die EYE OF THE WIND auf allen Weltmeeren zu Hause.

Foto: F. Anders



SEEMANNSCHAFT: Die Passagiere können bei den Arbeiten an Deck mitanpacken, müssen es aber nicht. Foto: U. Kaack

Seit über einem Jahrhundert bereist die EYE OF THE WIND alle Weltmeere. Ein Traditionsschiff, das diese Bezeichnung wirklich verdient: ein robuster Stahlrumpf in der wunderschönen Formgebung eines Schoners, mit zwei Masten und 16 Segeln als Brigg getakelt und trotz ihres Alters mit modernster Technik ausgerüstet. Alles an Bord ist ein Hauch eleganter und gepflegter als gewohnt. Schon der erste Blick an Deck verrät: Hier herrscht vorbildliche Seemannschaft.

Cornel Greth ist einer der beiden Kapitäne des Schiffes, auf dem eine aus acht Frauen und Männern bestehende Stammcrew arbeitet. „Die EYE OF THE WIND ist als segelndes Schulschiff zertifiziert und bietet seinen Gästen neben dem Segelerlebnis ein Höchstmaß an Komfort", erklärt der 33-jährige Schweizer. „Die Trainees können bei allen seemännischen Arbeiten kräftig mitanpacken, müssen es aber nicht zwingend. Neben dem Erlebnis klassischer Seemannschaft sind bei uns an Bord vor allem Ruhe und Erholung ein Aushängeschild."

Klassisch und modern

Vor allem unter Segeln ist die EYE OF THE WIND ein Traum – segeln handmade und in seiner puristischen Form. Die Tücher werden von Deck aus gesetzt. Nur zum Klarieren und Packen muss die Crew in die 27 Meter hohe Takelage entern. Sämtliche Manöver erledigt



Foto: Wylde Swan

GEWINNEN SIE!

Unter den Lesern von SCHIFF Classic verlosen wir einen Segeltörn an Bord der EYE OF THE WIND. Unter dem Titel „Mit dem Windjammer durch die Nordseewellen" geht es für den Gewinner vom 15. bis 22. August 2014 von Kiel nach Ostende in Belgien.
Dazu beantworten Sie folgende Gewinnspielfrage:

Welchen Namen hatte die heutige EYE OF THE WIND bei ihrem Stapellauf im Jahr 1911?

Der Wert des Gewinns beträgt 1750 Euro und kann nicht ausgezahlt werden. Die An- und Abreise muss selbst organisiert werden. Teilnahme ab 18 Jahren, der Gutschein ist auf eine andere Person übertragbar. Senden Sie die richtige Antwort samt Ihrer Adresse auf einer Postkarte mit dem Stichwort SCHIFF CLASSIC bis zum 31. Mai 2014 an: SCHIFF CLASSIC, Infanteriestraße 11a, 80797 München. Gerne können Sie uns auch eine E-Mail mit der richtigen Lösung und Ihrer Adresse zukommen lassen: gewinnspiel@schiffclassic.de

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnerbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus dem GeraMond Verlag (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Postkarte oder in Ihrer E-Mail).

HINTERGRUND Star in Hollywood

Spektakuläre Filmauftritte in mehreren Hollywood-Produktionen machten die EYE OF THE WIND vor allem in den 1980er-Jahren bekannt. In dem US-amerikanischen Spielfilm „Die Blaue Lagune" gab das Schiff sein Debüt und der Film war auch in Europa ein Knaller an den Kinokassen. Brooke Shields und Christopher Atkins spielten 1980 darin zwei Jugendliche, die nach einer Explosion ihres Schiffes NORTHUMBERLAND auf einer einsamen Insel in der Südsee stranden. Die Rolle der EYE OF THE WIND, damals noch mit weißem Rumpf, beschränkte sich dabei auf nur wenige Minuten: Es knallte, sie sank und ward nicht mehr gesehen.

Der Piratenfilm „Savage Island" mit Oscar-Preisträger Tommy Lee Jones folgte zwei Jahre später. Die Brigg dient dem Bösewicht des Drehbuchs als Piratenschiff und trägt den Namen LEONORA. Gedreht wurde auf den Fiji-Inseln und vor der Küste Neuseelands.



FILMSTAR: In vier Hollywood-Produktionen hatte die Brigg eine Hauptrolle

In James Clavells Hongkong-Drama „Tai-Pan" übernahm sie 1986 sogar eine Doppelrolle – zum einen als MORNING CLOUD mit weißen Segeln und zum anderen als WHITE WITCH mit braunen Tüchern, die sich übrigens heute noch am Wind blähen. Der Plot des Films dreht sich um zwei miteinander konkurrierende Handelshäuser in Hongkong unmittelbar nach dem ersten Opiumkrieg.

Bisheriger Höhepunkt ihrer Filmkarriere war aber unbestritten 1996 ihre tragende Rolle in dem Streifen „The White Squall – Reißende Strömung". Unter dem Namen ALBATROSS bildet die Brigg die Kulisse eines segelnden Internats, der Ocean Academy, für Kinder aus betuchten US-Familien. Über weite Teile der Spielzeit steht die EYE OF THE WIND im Zentrum der Handlung. Final wirft eine weiße Sturmbö – White Squall genannt – das Schiff aus der Bahn. Segel zerfetzen, eine Rah knallt aufs Deck, Wasser dringt in den Rumpf, das Schiff kentert und sinkt.

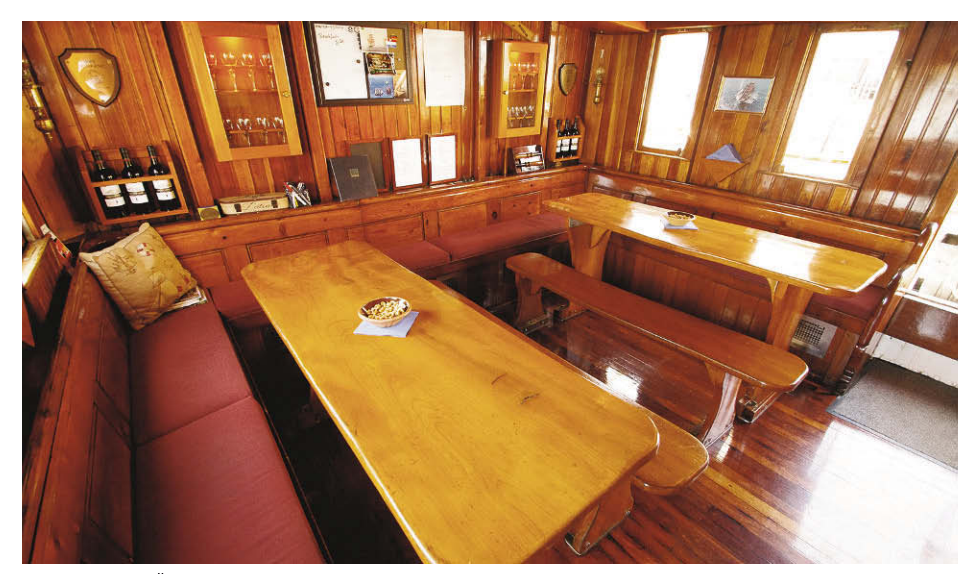
Auch heute noch dient die EYE OF THE WIND häufig als Filmmotiv. Allerdings dann meist als Komparse bei Reportagen anlässlich maritimer Events an der Küste.



WELTENBUMMLER: In der kalten Jahreszeit nimmt die EYE OF THE WIND Kurs auf die Karibik und die Kanaren. Foto: E. Huffey



ZEITREISE: Nahezu alle Arbeiten werden an Bord nach alter seemännischer Handwerkskunst erledigt. Foto: U. Kaack



CHARISMA: Überall an Bord – hier die Galley – sorgen edle Hölzer für ein atmosphärisches Ambiente. Foto: F. Anders

die Mannschaft routiniert zusammen mit den Trainees – Halsen und Wenden, Brassen und Trimmen.

Gesteuert wird vom Ruderstand auf dem Achterdeck, üblicherweise vom Kapitän oder dem Steuermann, der auch schon mal eine „Steuerfrau" sein kann. Die optisch unpassenden, aber unverzichtbaren modernen Navigations- und Kommunikationseinrichtungen – Radar, GPS, elektronische Seekarte, Satellitentelefon und weltweiter Seefunk – befinden sich überwiegend unter Deck. Keine Nuance von Hightech und digitalem Zeitgeist trübt den Blick bei dem Abenteuer in guter alter seemännischer Tradition. Dabei ist wirklich alles an Bord auf dem neuesten Stand der Technik: von der Klimaanlage bis zur Sicherheits-, Feuerschutz- und Rettungsausrüstung nach international vorgeschriebenen Standards.

In den Sommermonaten ist die Brigg mit den charakteristischen braunen Segeln in heimatlichen Gewässern unterwegs. Zumeist wochenweise wird zu Törns in Nord- und Ostsee ausgelaufen. Die dänische Südsee und die Schärengärten im schwedischen Küstenvorfeld werden angesteuert, Schnuppertörns in der Ostsee angeboten. In diesem Jahr nimmt die Brigg an einer Tall Ship Regatta in britischen Gewässern teil und präsentiert sich auf verschiedenen maritimen Events. Wer die EYE OF THE WIND kennenlernen will, bucht einfach einen Tagestörn auf der Kieler Woche, dem Hamburger Hafengeburtstag oder der Rostocker Hanse Sail. Während der kalten Jahreszeit ist der Traditionssegler in den Seegebieten der Karibik und der Kanarischen Inseln unterwegs.

Bewegte Geschichte

Als die EYE OF THE WIND gebaut wurde, hatten Großsegler kaum noch eine Zukunft. Im November 1910 krachte das Fünfmast-Vollschiff PREUSSEN im Ärmelkanal gegen einen Dampfer. Im Sturm rissen die Schlepptrossen; die PREUSSEN konnte sich nicht freisegeln, sie strandete vor den Klippen von Dover. Die Katastrophe war ein Signal: Dampfer verdrängten die motorlosen Großsegler; Turbine und Diesel bekamen ihre Chance als Schiffsantrieb. Nur bei Küstenfrachtern hatten Segler noch eine Schonfrist.

Im selben Jahr, in dem die PREUSSEN scheiterte, verlor Kapitän Johann Friedrich Kolb aus Fockbek bei Rendsburg seinen hölzernen Frachtschoner durch eine Havarie auf der Weser. Nun wollte er einen Segler mit einem Rumpf aus Stahl. Dafür war die Lühring-Werft in Hammelwarden bei Brake eine erste Adresse. Der Ruf ihrer seetüchtigen und zugleich schönen Stahlschiffe übertraf noch den ihrer früheren Holzbauten.

Anfang 1911 bestellte Kolb einen Gaffelschoner – fast 28 Meter lang, sieben Meter breit. Er taufte ihn FRIEDRICH. Nach nur fünf Jahren verkaufte er ihn nach Rostock. 1924 kam die FRIEDRICH als SAM zu einer schwedischen Reederei. 1926 wurde sie weiterverkauft, in MERRY umbenannt und mit einem Motor ausgerüstet. 30 Jahre blieb nun Stockevik ihr Heimathafen. Nach dem Krieg fuhr die MERRY im Sommer auf Heringsfang nach Island. Im Oktober 1955 erlitt sie Schiffbruch im Sturm. Der Kapitän ging über Bord, das Wrack wurde geborgen und repariert.

Verkauf nach Göteborg

Im Mai 1956 kam die MERRY als ROSE MARIE nach Südschweden. Sie fuhr weiter in der Treibnetzfischerei vor Island und als Frachter. 1964 wurden ihre Masten gekürzt; der Klüverbaum verschwand. Nun war sie kein Segler mehr. 1966 wurde aus der ROSE MARIE wieder MERRY, als sie an eine Reederei im Väner-See verkauft wurde. Ab 1966 fuhr sie nochmals auf Heringsfang. Nach einem Jahr Aufliegezeit war sie im Januar 1970 auf dem Weg nach Göteborg, als im Maschinenraum ein Feuer ausbrach. Die Besatzung verließ das Schiff, das nach Göteborg eingeschleppt wurde. Die MERRY war nicht mehr fahrtüchtig. Im Herbst 1971 verkaufte die Versicherung sie nach Göteborg.

1973 erwarb der Engländer Anthony Timbs das Schiff. Als sie wieder seetüchtig war, fuhr sie nach England. Dort sollte aus ihr eine Brigantine werden. Vier Jahre dauerte die Restaurierung. Im Laderaum des alten Lühring-Schoners entstanden ein Salon und Unterkünfte für Crew und Passagiere. Aus dem Teakholz eines ehemaligen Tanzsaals wurden die Deckshäuser gezimmert, in den Salons alte Kirchenbänke eingebaut. Einen Teil des edlen Holzes ergatterte Timbs beim Abriss eines Londoner Bankhauses.

Forschungsschiff unter Segeln

Nach der Sanierung hieß das Schiff ab 1975 EYE OF THE WIND. Nach einer Weltreise wurde es das Flaggschiff der „Operation Drake“, einer Expedition auf den Spuren des Seefahrers und Wissenschaftlers Sir Francis Drake. Mehr als 400 Crew-Mitglieder aus 27 Nationen nahmen an ihr teil.

Spektakuläre Hollywoodfilme machten die EYE OF THE WIND weltbekannt. Vor der Kamera überstand sie wilde Stürme; sie strandete, explodierte, brannte aus und sank sogar. 2000 scheiterte der Plan, die EYE OF THE WIND als Trainingsschiff für Jugendliche unter britischer Flagge zu halten. Anfang 2001 kaufte sie der Däne Svend Otto Friis-Hansen als private Yacht.

Erneut wurde die EYE OF THE WIND restauriert. 90 Jahre nach dem Bau war die ehemalige FRIEDRICH in einem besseren Zustand als je zuvor. Original war nur noch ihr Rumpf. Edelholz und Messing schufen eine charakteristische Atmosphäre. Die Segel aber werden noch immer durch Muskelkraft bedient.

Für die Öffentlichkeit wurde die Brigg wieder zugänglich, nachdem Friis-Hansen 2009 starb. Nun kaufte die Firma FORUM train & sail den alten Segler. Sie setzt die EYE OF THE WIND für Gruppen-, Themen- und Charterreisen ein. 2011 feierte der rüstige Zweimaster sein 100-jähriges Jubiläum. Am 30. April führte er die Parade der Großsegler zur Eröffnung der Bremerhavener Kaiserschleuse an. Von dort segelte die EYE OF THE WIND zu ihrer Geburtstagsfeier nach Elsfleth.

Komfort und Eleganz

Auf und unter Deck ist alles vom Feinsten. Edelste Hölzer wurden für das Interieur der EYE OF THE WIND verarbeitet. Intarsien, Messing … alles blank poliert. Sechs Kabinen für maximal zwölf Passagiere gibt es an Bord. Komfortable Kojen, Stores und eine bequeme Leseecke befinden sich darin. WC und Dusche sind in jeder Kammer separat; ein Ambiente, wie für Admiräle gemacht. Der Salon präsentiert sich großzügig und stilvoll. Hier findet sich die Bordbibliothek mit ausgewählten maritimen Titeln in verschiedenen Sprachen.

Das Bordleben spielt sich außerhalb des Schiffsbetriebes zumeist im oberen Salon ab, in der Galley. Neben den Mahlzeiten – deftige Seemannskost und feine mediterrane Küche wechseln sich ab – finden dort die täglichen nautischen Besprechungen zwischen Crew und Kapitän statt. Natürlich dürfen auch die Gäste daran teilnehmen. Dies ist auch der Ort, wo abends in gemütlicher Runde der Seetag bilanziert wird. ⚓

TECHNISCHE DATEN UND AUSRÜSTUNG EYE OF THE WIND

Baujahr	1911
Bauwerft	C. H. Lühring Werft, Oberhammelwarden bei Brake
Heimathafen	Jersey
Reederei	Forum train & sail GmbH
Rufzeichen	GWAK
IMO-Nummer	5299864
MMSI-Nummer	233789000
Rumpf	Genieteter Schiffbaustahl, sieben Abteilungen mit sechs wasserdichten Schotten
Länge über alles	40,23 Meter
Wasserlinienlänge	27,43 Meter
Breite	7,01 Meter
Tiefgang	2,70 Meter
Höhe Hauptmast	26,30 Meter über der Wasserlinie
Höhe Fockmast	25,73 Meter über der Wasserlinie
Verdrängung leer	108 Tonnen
Verdrängung beladen	330 Tonnen
Segelfläche gesamt	750 Quadratmeter
Motorantrieb	Caterpillar 3406E DITA 6 Zylinder Viertakt-Dieselmotor 447,5 kW (600 PS) bei 2100 U/min
Stromerzeugung	1 x Dieselgenerator Deutz, 60 kVa 1 x Dieselgenerator Kibota, 30 kVa 2 x Akku-Batteriebank für das 24-Volt-Bordnetz
Tankkapazität	Diesel, Gesamtkapazität 5,5 Tonnen Frischwasser, Gesamtkapazität 7,7 Tonnen
Navigation	Radar Furuno, GPS Furuno GP 31, AIS Furuno FA-150, Electronic Chart Open CPN
Kommunikation	VHF DSC Furuno FM-2721, VHF GMDSS Sailor RT 4822, VHF Handheld Simrad HAT 50 und Simrad Axis 20
Sicherheit	2 x Rettungsinsel/jeweils 20 Personen, 40 x Rettungsweste, 22 x Überlebensanzug mit Sprayhood, 2 x Pressluftatmer Brandmeldeanlage im gesamten Schiff, Löschanlage-Maschine
Zertifizierung	Small commercial vessel, weltweite Fahrt, MECAL/Jersey

KONTAKT UND INFOS

FORUM train & sail GmbH
Mandichostraße 18
86504 Merching
Tel.: +49/82/333 81-227
Fax: +49/82/333 81-99 43
E-Mail: info@eyeofthewind.net
www.eyeofthewind.net

ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER DGSM 2014 IN MAINZ

Designierter Nachfolger des DGSM-Vorsitzenden

Bereits seit geraumer Zeit ist bekannt, dass Konteradmiral a. D. Dr. Sigurd Hess nach zwölfjähriger Amtszeit nicht wieder für die DGSM-Führung kandidieren wird. Der scheidende Vorsitzende wird dem amtierenden Vorstand einen Kandidaten vorschlagen, der den Mitgliedern auf der Jahreshauptversammlung im September 2014 als Nachfolger in der Vereinsspitze zur Wahl vorgestellt werden soll. DGSM-Pressesprecher Ulf Kaack sprach mit dem Kandidaten Lutz Adam.



Gesprächsrunde in Berlin (von links): Eberhard Kliem, Kathrin Orth, Lutz Adam, Dr. Heinrich Walle. Foto: Ulf Kaack

Herr Adam, was verbindet Sie mit der Seefahrt und der maritimen Welt?
Die Seefahrt ist mir als Lübecker praktisch in die Wiege gelegt worden. Die Präsenz von Historie und Tradition der Hanse in meiner Heimatstadt sowie die unmittelbare Nähe zur Ostsee haben mich sehr geprägt. Dazu gehört auch besonders die als idyllisch empfundene Kindheit an den Ufern des geschichtsträchtigen Elbe-Lübeck-Kanals. Nach ersten Ausflügen mit einem Laser habe ich später als Student den Segelsport als Leidenschaft entdeckt, zunächst im Binnenrevier mit der Jolle.

Sie Segeln immer noch aktiv?
Ja, aber nicht im Verein oder mit dem eigenen Boot. Durch meinen Beruf bedingt lebe ich fernab der Küste im Rheinland und bin auch zeitlich für so ein Full-Time-Hobby berufsbedingt zu sehr eingespannt. Seit einigen Jahren habe ich aber das Segeln auf Traditionsschiffen für mich entdeckt und insbesondere seemännisch fordernde Ostsee-Törns auf der ARON, einem Marstal-Schoner, mitsegeln dürfen. Nicht als Passagier, sondern voll eingebunden in alle Arbeiten an Bord einschließlich Backschaft im Sinne traditioneller Seemannschaft.

Seit wann sind Sie dabei und was sind Ihre Beweggründe für Ihre Bereitschaft zur Kandidatur zum Vorsitzenden?
Die DGSM habe ich schon seit vielen Jahren im Blick und als Besucher von Veranstaltungen – beispielsweise der BOOT in Düsseldorf – näher kennengelernt, bin aber erst im Frühjahr 2013 Mitglied geworden. Dem voraus gingen viele intensive Gespräche mit Dr. Hess und Dr. Walle, mit denen ich auch privat gute Kontakte pflege. Viel Überzeugungsarbeit mussten die beiden aber nicht leisten. Auf der Jahrestagung in Berlin habe ich vor und hinter den Kulissen beste Einblicke in die Arbeit der DGSM bekommen. Inhaltlich und – das ist mir ganz wichtig – persönlich stimmt das Klima und die Qualität innerhalb der DGSM. Ein Kreis, in dem ich mich wohlfühle und in den ich mich gern einbringen will. Mit den Zielen kann ich mich bestens identifizieren.



Schon jetzt ab und zu am Steuerrad: Lutz Adam bei der Sache, die ihm Spaß macht. Foto: Privat

Wo sehen Sie Ihre eigenen maritim-historischen Wissens- und Interessenschwerpunkte?
Grundsätzlich bin ich allen maritimen Themen gegenüber aufgeschlossen. Bislang habe ich mich vor allem mit dem Thema Segelschifffahrt, den frachttragenden Großseglern des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts sowie der Marinegeschichte beschäftigt. Auch die – nicht nur europäische – Seefahrt im Mittealter und ihre Rolle bei der Internationalisierung der Handelsströme finde ich spannend.

Welche Zielsetzungen haben Sie sich für eine DGSM unter Ihrem Vorsitz auf die Fahnen geschrieben?
Es gibt erst einmal keinen Grund, das Rad neu zu erfinden. Der Kurs der DGSM hat sich in den vergangenen Jahren bewährt, wovon die stabilen Mitgliederzahlen Zeugnis ablegen. Mit der SCHIFF CLASSIC haben wir ein ausgezeichnetes Instrument zur internen und externen Kommunikation in die Hand bekommen, mit der wir eine Öffentlichkeit weit über unsere eigenen Kreise hinaus erreichen. Die wissenschaftlichen Beiträge unserer Mitglieder, die Publikationen der DGSM sowie die Aktivitäten der Regionalgruppen zeugen von einem gesunden Innenleben unserer Gesellschaft. Langfristig ist mir aber schon daran gelegen, die Wirkung der DGSM nach außen noch stärker herauszustellen. Wir können uns in der Öffentlichkeit noch deutlicher und stärker zu Wort melden! Durch Kooperationen und Netzwerke mit anderen maritimen Organisationen können wir die Attraktivität einer Mitgliedschaft möglicherweise noch deutlich steigern, um die Zahl unserer Mitglieder weiterhin zu stabilisieren und nach oben hin auszubauen. Dabei habe ich besonders das mittlere Alterssegment im Auge. Außerdem liegt mir eine Optimierung der Nutzung moderner digitaler Medien sehr am Herzen.

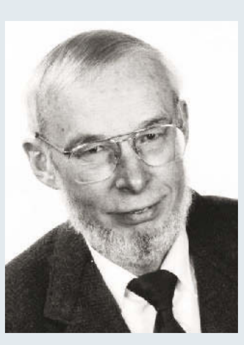
Einiges zur Person

Lutz Adam, Jahrgang 1964, wurde in Lübeck geboren und wuchs dort auf. Nach dem Abitur absolvierte er ein Studium der Rechtswissenschaften in Bonn. Von 1997 bis 2013 arbeitete er als Sozius einer renommierten Anwaltssozietät, seit 2003 als Fachanwalt für Arbeitsrecht in Bonn, bevor er kürzlich als Partner in die Kanzlei Engel Heckmann + Partner in Düsseldorf eintrat. Der Oberleutnant zur See d. R. ist verheiratet, Vater von zwei Kindern und lebt mit seiner Familie in Bonn. Er ist Mitglied im Deutschen Maritimen Institut und in der Marine-Offizier-Vereinigung.

WIR STELLEN VOR:

Ehrenvorsitzender Prof. Dr. Hartmut Goethe

Die Verleihung der Würde eines Ehrenvorsitzenden oder Ehrenpräsidenten an Mitglieder für langjährige herausragende Leistungen in Forschung, Lehre und verantwortlicher Führung macht deutlich, welch hohes Maß an Arbeit, Verantwortung und unermüdlichem Einsatz das so geehrte Mitglied in langen Jahren geleistet hat.



Prof Dr. Hartmut Goethe. „Senior“ der Ehrenvorsitzenden der DGSM

Foto: Privat

Das trifft in herausragender Weise auf den „Senior“ der Ehrenvorsitzenden unsere Gesellschaft zu: Prof Dr. Hartmut Goethe. Sehr bald nach der Gründung der DGSM trat Dr. med. Goethe der DGSM bei. Er brachte hohes Fachwissen mit, das er sich nach dem Studium der Medizin in Halle und Hamburg in stetem Wechsel und weiterem Aufstieg zwischen wissenschaftlicher Arbeit am Bernhard-Nocht-Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten, praktischem Einsatz als Schiffsarzt auf Fischereischutzbooten, verantwortlichem Reedereiarzt und zahllosen weiteren schifffahrtsmedizinischen Tätigkeiten erworben hat. Dabei entwickelte der 1974 zum Professor habilitierte Mediziner ein weltweites Netz von Beziehungen, Verbindungen und Kontakten, die seinen Tätigkeiten einschließlich seiner zahlreichen wissenschaftlichen Publikationen einen internationalen Rang erreichen ließen – herausragend dabei das von ihm und internationalen Kollegen herausgegebene „Handbook of Nautical Medicine“. All dies stellte er nach und nach über verschiedene Funktionen der DGSM und ihren Mitgliedern zur Verfügung, beginnend mit der Führung der Regionalgruppe Hamburg, die sich regelmäßig im Tropeninstitut traf und nach getaner wissenschaftlicher Arbeit als legendäre Grogrunde weiter „tagte“. Später wurde Prof. Goethe dann Vizepräsident und ab 1. Oktober 1995 leitete er die gesamte DGSM über lange Jahre als geehrter und geachteter Vorsitzender. Höhepunkte seiner Tätigkeit waren sicherlich die Jahrestagung zum 25-jährigen Bestehen der DGSM 1996 in Stralsund und fünf Jahre später in Zinnowitz, wo der dreißigste „Geburtstag“ der Gesellschaft begangen wurde. Im Jahr 2002 übergab Prof. Goethe das Steuerrad an Konteradmiral Dr. Sigurd Hess, überschattet durch einen schweren Flugunfall, den er in Florida nur knapp überstand und mit dessen Folgen er bis heute zu kämpfen hat. Die Mitglieder wählten ihn 2002 zum Ehrenvorsitzenden unserer Gesellschaft, an deren Wohlergehen er nach wie vor lebhaft Anteil nimmt.

Eberhard Kliem



Winkspruch. Die Seiten der DGSM in SCHIFF CLASSIC

Redaktion: Jörg-M. Hormann
Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail: jue.miesler@gmx.net

Internet:
www.schiffahrtsgeschichte.de
www.marinegeschichte.de

Aufnahme-Antrag

Stand: 01-2014

☐ Ich/wir möchte(n) Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. werden und beantrage(n) meine/unsere Mitgliedschaft. Der Jahresbeitrag beträgt z.Zt. 50 € pro Person / 65 € für (Ehe-)Paare, 25 € für Schüler/Studenten.

☐ Ich/wir möchte(n) einen einmaligen Förderbeitrag von .... € leisten und bitte(n) um eine entspr. Spendenbescheinigung (nur über 200,- € für das Finanzamt erforderlich)

Vor- und Zuname: ....

Titel: .... Geb.-Datum: ....

Straße: ....

PLZ/Ort: ....

Telefon: ....

Fax: ....

E-Mail: ....

Ich ermächtige die DGSM, die Mitgl.beiträge von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Ich weise meine Bank an, die von der DGSM von meinem Konto eingezogenen Lastschriften einzulösen.

BIC: ....

IBAN: ....

Ich wurde geworben / ich wurde auf die DGSM aufmerksam durch Name/Medium: ....

Datum ____________ Unterschrift ____________

Bitte hier abschneiden und im zusenden.



Senden Sie bitte den unterschriebenen Anmeldantrag an: H. Peter Bunks, Dürerstraße 37, 28844 Weyhe



Schreckgespenst der NATO

Der „Kalte Krieg“ zum Anfassen



HANDARBEIT: Mechanische Tauchzellenregler, falls die Elektrik mal versagt. Foto: Rainer Herzberg

ANKUNFT IN HAMBURG: Die letzten Meilen im Schlepp nach einer langen Reise.
Foto: Archiv U-434

TOURISTENATTRAKTION: Das U-Boot-Museum am St.-Pauli-Fischmarkt in Hamburg.
Foto: Archiv U-434

Das Spionage-U-Boot U-434 hielt die westlichen Seekriegsstrategen des „Kalten Krieges" in Atem. Zwei U-Bootfans haben U-434 gekauft und zu einer Hambuger Attraktion gemacht. Von Rainer Herzberg

Wenn Kapitän Wiktor Stepanowitsch Sabrezhnew gefragt wird, ob er schon mal in New York war, grinst er verschmitzt, bleibt aber die Antwort schuldig. Um es kurz zu machen: Er war dort … nicht als Tourist, nicht zu Besuch bei Freunden, sondern gewissermaßen dienstlich. Ein eindeutiges Erinnerungsfoto hat er auch mitgebracht: die Freiheitsstatue in Großaufnahme, geschossen durch das Sehrohr seines getauchten russischen Spionage-U-Bootes U-434. Man mag es kaum glauben, dass da ein Kommandant mit seinem Boot zur Zeit des Kalten Krieges vergnügt im Wohnzimmer der Amerikaner spazieren fährt, schöne Belegfotos macht und dann ungeschoren und gelassen die Heimreise antritt. Kapitän Sabrezhnew galt als einer der waghalsigsten Kommandanten der sowjetischen U-Bootflotte und war im Atlantik ebenso im Einsatz wie in der Karibik, im Mittelmeer und an den Küsten Afrikas. Nahezu unsichtbar und kaum jemals sicher geortet, hielt er die Geheimdienste der NATO-Partner jahrelang in Atem. Wie ein Phantom erledigte er seine Aufträge, schlich sich in internationale Häfen, beobachtete NATO-Manöver und spionierte



IMPOSANT: Der Turm von U-434 mit Fenstern auf der oberen Brücke sorgt für gute Sichtverhältnisse bei Überwasserfahrt. Foto: Archiv U-434

militärische Anlagen aus. Ein cooler Typ, würde man heute sagen. Sein Boot, U-434, war speziell für diese Aufgaben optimiert.

Als „Projekt 641 SOM" (Wels) unter dem NATO-Codenamen „TANGO-Klasse" gehörten diese zwischen 1974 und 1982 auf den Werften von Gorki (Nischni-Nowgorod) gebauten, 90 Meter langen Boote zu den größten dieselelektrischen U-Booten der Welt. Etwa zwanzig Stück wurden von diesem Typ produziert, davon siebzehn als U-Jagdboote und die restlichen drei als reine Spionageboote. Eines davon, U-434, Baunummer 105, taktische Bezeichnung B-515, lief 1976 auf der Werft „Krasnoje Sormovo" vom Stapel. Ohne ballistische Raketen, nur mit 24 Torpedos bestückt, die über sechs Bugrohre verschossen werden konnten, lief dieses Boot unter Wasser schneller (16 Knoten) als über Wasser (13 Knoten). Drei Dieselmotoren vom Typ 2D-42 mit je 1733 PS für Überwasserfahrt und drei Elektromotoren vom Typ PG-102 mit je 1740 PS für die Tauchfahrt sorgten für den kraftvollen Antrieb. Ausschließlich für die Schleichfahrt wurde zudem der vierte E-Motor PG-104 mit 140 PS Leistung und extrem geringem Stromverbrauch eingesetzt. Die Motoren verfügten über drei Antriebsstränge und gaben ihre Leistung jeweils an drei hochmoderne Fünfblattpropeller ab.

Neue Batteriegruppen

Neuartige leistungsfähige Batteriegruppen ermöglichten tagelange Fahrten in getauchtem Zustand. Immerhin betrug die Reichweite bei einer Marschfahrt von acht Knoten über Wasser rund 13 000 Seemeilen und 460 Seemeilen bei drei Knoten unter Wasser. Die sechs Zentimeter dicke Gummi-Beschichtung des Rumpfes in Verbindung mit den auf hohe Geräuschlosigkeit optimierten Propellern machte eine Ortung des Bootes fast unmöglich. Dazu kam eine Silberbeschich-

KOMMANDOZENTRALE: Der Steuerstand des Bootes und Platz des Kommandanten entsprechen russischem Standard.

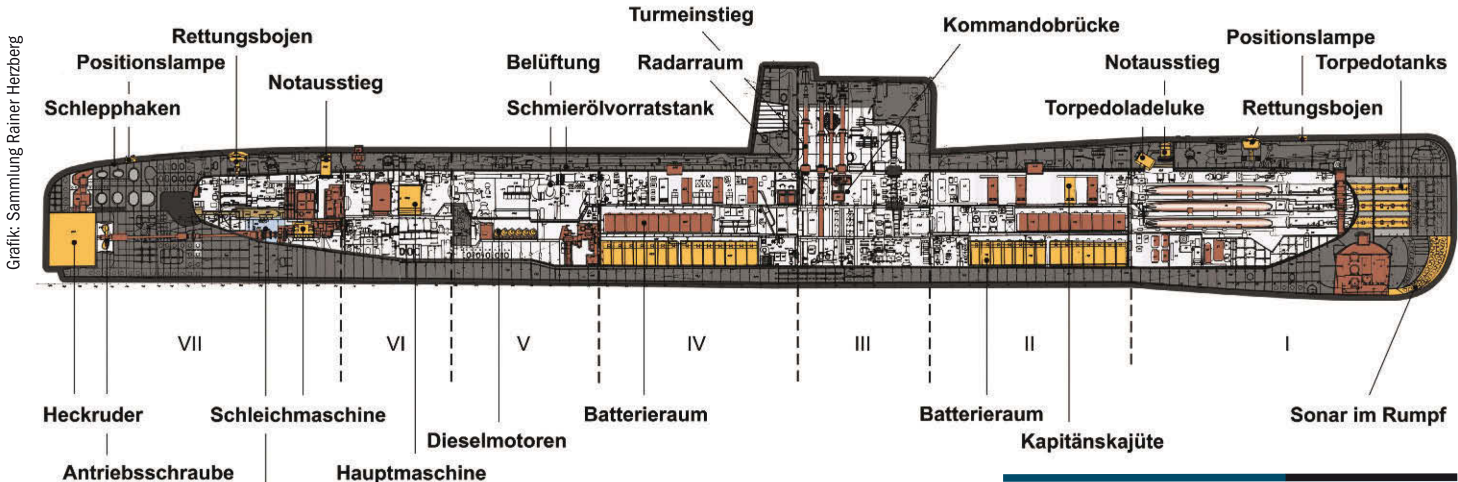
Alle Fotos: Rainer Herzberg

TORPEDORAUM: Abschussrohre für sechs Torpedos, nachgeladen in acht Minuten.

ELEKTROMASCHINENRAUM: Kontroll- und Steuerstand für E-Maschinen.

KONTROLLE: Log und Echolot an der Steuerkonsole.

ANGRIFFSSEHROHR: Der Platz des Kommandanten beim Angriff mit Torpedos.



Grafik: Sammlung Rainer Herzberg

tung im Turm-, Bug- und Heckbereich, die zusätzlich für eine Resorbierung der gegnerischen Sonarimpulse sorgte.

Das Projekt

Bis Ende der 1960er-Jahre galt die Strategie der sowjetischen Marine der Bekämpfung von Überwasserzielen. Nun richtete sich die Aufmerksamkeit mehr und mehr auf die U-Bootjagd und Aufklärung. Der Bootstyp „Projekt 641 SOM" wurde vom Entwicklungsbüro „RUBIN" für diesen Zweck völlig neu entworfen. Bisher ähnelte der Vorgänger von U-434, die FOXTROTT-Klasse, eher den alten deutschen XXI-U-Booten mit dem traditionell scharfen Bug und den zigarrenförmigen Rümpfen. Ein nun über die gesamte Länge um 1,5 Meter verbreiterter zylindrischer Rumpf führte zu einer Zunahme des Innenvolumens und der Aufnahme umfangreicher Sonar- und Sensortechnik. Diese Konstruktion ermöglichte sogar den Einbau einer zusätzlichen leistungsfähigen Heizungsanlage im Heck, die bei langen Marschfahrten unter Wasser und stillen Lauschpositionen am Grund des Meeres der Besatzung komfortable Temperaturen im Boot spendierte. Die waren aber auch das einzige Zugeständnis in Sachen Komfort. Wie auf jedem U-Boot in diesen Jahren war sonst von Komfort für die Besatzung kaum die Rede. 84 Soldaten – 16 Offiziere, 16 Unteroffiziere und 52 Matrosen – waren mehr als spartanisch untergebracht. Man installierte Kojen, wo man eben gerade Platz fand, und lebte zusammengepfercht in einer 90 Meter langen Röhre, wo es nach Farbe, Öl, Essen, Exkrementen und Schweiß roch, bei Temperaturen von über 60° C und dem Höllenlärm der Maschinen bei Überwasserfahrt. Von den Mannschaften hatte kaum jemand eine eigene Koje. Man wechselte im Schichtbetrieb der Wache. Nur Offizieren standen winzige kleine Kammern mit Kojen von 60 Zentimeter Breite zur Verfügung. Dennoch war der Dienst auf U-Booten in der sowjetischen Marine hoch angesehen, und so herrschte kein Mangel an Bewerbern für diesen harten und entbehrungsreichen Job. Allerdings, so richtig groß durften die nicht sein, denn in den Booten der TANGO-Klasse ging es räumlich überdurchschnittlich eng zu, und in vielen Sektionen musste man sich sogar in gebückter Haltung fortbewegen. So um die 1,65 Meter war wohl das richtige Maß für eine halbwegs gesicherte Beweglichkeit.

Außerordentlicher Wert wurde auf eine solide und qualitativ hochwertige Bauweise gelegt. Zugelassen bis zu einer maximalen Tauchtiefe von immerhin 400 Metern wurde hier mit äußerster Sorgfalt gearbeitet. So prüften die Konstrukteure jedes der 22 Millimeter starken Bleche und alle Schweißnähte mit Ultraschall und Röntgenanlagen, bevor der nächste Bauabschnitt genehmigt wurde. Alle verbauten Materialien wurden sorgfältig dokumentiert und Produkte der Zulieferer penibel getestet. Die sowjetischen Ingenieure ließen kein U-Boot zu Wasser, das nicht alle System- und Sektionschecks fehlerfrei überstanden hatte. Tauchzellen, Tanks, Rohre, Instrumente und Zellen wurden druckgeprüft und auf Dichtigkeit inspiziert. Diese umfassenden Prüfarbeiten und die robuste Konstruktion machten die Boote der TANGO-Klasse zu den zuverlässigsten der gesamten sowjetischen U-Bootflotte.

„Beim Druckkörpermaterial unterzieht man jedes einzelne Blech Ultraschall- und Röntgenprüfungen."

Yanina Sergel, heute in Deutschland lebende russische U-Boot-Ingenieurin, zur Konstruktion von U-434

TECHNISCHE DATEN U-434

Bootsklasse	TANGO-Klasse, Projekt 642 B-SOM
Baujahr	1976
Werft	Krasnoje Sormovo
Länge	90,16 m
Breite	8,72 m
Gesamthöhe	14,72 m
Max. Tauchtiefe	400 m
Zerstörungstiefe	600 m
Verdrängung Aufgetaucht Getaucht	2800 t 3630 t
Antrieb	Dieselmotoren 3 x 1733 PS, Elektromotoren 3 x 1740 PS, EM Schleichfahrt 1 x 180 PS
Geschwindigkeit Aufgetaucht Getaucht	13 Knoten 16 Knoten
Bewaffnung	6 Bugtorpedorohre Kaliber 533 mm, 24 Torpedos, alternativ 44 Seeminen
Besatzung	84 Soldaten 16/16/52

Die Bewaffnung und Sensoren

Als nahezu reines Spionageboot war U-434 zusätzlich mit sechs Torpedorohren von 55,3 Zentimetern im Bugbereich bestückt. Über sie konnten zur Selbstverteidigung und zu Angriffszwecken modernste Torpedos und U-Jagd-Torpedoraketen vom Typ SS-N-15 verschossen werden, bei denen auch eine nukleare Bestückung möglich war. Weitere 24 Torpedos oder 44 Seeminen konnten wahlweise an Bord mitgeführt werden. Da das Aktivsonar der Torpedos programmiert oder drahtgelenkt vom Kommandanten auch um 180 Grad vom Abschusskurs gerichtet werden konnte, erübrigten sich Hecktorpedorohre.

BRÜCKE: Nur bei Überwasserfahrt war die Brücke im Turm besetzt.

SCHLICHT: Auf engstem Raum – die Kabine des Kommandanten.

Alle Fotos: Rainer Herzberg

MASCHINENTELEGRAFEN: Direktverbindung zum Dieselmaschinenraum.

SCHOTT: Hier ist Beweglichkeit beim Durchstieg gefragt.

OFFIZIERSMESSE: Gleichzeitig San-Bereich und OP-Tisch.

U-434 besitzt ein Beobachtungs- und ein Angriffssehrohr, ein „Snoop Tray"-Seeüberwachungsradar und einen „Quad-Loop"-Kurzwellensender sowie Antennen für HF- und VHF-Fernmeldeverbindungen. Dazu die moderne „Brick-Pulb"-Antenne, die später zum Merkmal der sowjetischen Atom-U-Boote wurde. Das große Niederfrequenz-Aktiv/Passiv-Bugradar und die winkeltreue Passivsonaranlage längsseits des Bootskörpers gehören zu den modernsten ihrer Zeit und arbeiteten enorm effektiv. Früherkennung, Lautlosigkeit und die eigene Sicherheit standen immer im Mittelpunkt des Denkens von Kommandant und Besatzung, die im Übrigen außerordentlich motiviert und extrem gut ausgebildet waren.



GESCHAFFT: Christian Angermann und Joachim Eigner, die stolzen Eigentümer von U-434. Foto: Archiv U-434

Nach 22 Jahren im Dienst bei der Nordmeerflotte liegt U-434 heute fest verankert in Hamburg am St.-Pauli-Fischmarkt und kann besichtigt werden als ein U-Bootmuseum der Sonderklasse.

Langer Weg zum Ziel

Der lange Weg von Murmansk nach Hamburg hat seine ganz besondere Geschichte, und die hört sich so an: Einige Wochen nach dem Unglück der KURSK im August 2000 saßen Christian Angermann und Joachim Wagner, beide erfolgreiche Betreiber eines Hubschrauberunternehmens in Dresden, beim Bier zusammen und machten sich so ihre Gedanken, wie es zu dem Unglück kommen konnte. Die russische U-Boottechnik galt als zuverlässig und robust und Havarien waren eher selten. „Man müsste so ein Ding mal von innen sehen", so die spontane Idee der beiden. Man spann den Faden weiter, und nach ein paar zusätzlichen Bieren und einer gehörigen Portion Euphorie stand der Entschluss fest: „Wir kaufen ein russisches U-Boot!" Man muss fest im Glauben stehen, wenn man einem solchen Unternehmen zu Leibe rückt, und nicht wenige Bedenkenträger tippten sich verstohlen an die Stirn und ließen die entsprechenden Kommentare vom Stapel. Nun sind weder Christian Angermann noch Joachim Wagner Leute, die man leicht erschrecken kann, und da sie ganz ordentliche Kontakte nach St. Petersburg hatten, gaben sie einem russischen Bekannten den Auftrag, doch mal bei der Marine vorzufühlen. Zunächst stieß man dort auf windige Geschäftemacher, die ihnen ein schrottreifes U-Boot der TANGO-Klasse verkaufen wollten, was ihnen aber gar nicht gehörte. Es half nun nur noch der hochoffizielle Weg über die Außenhandelsbehörden in Moskau. Und erst als dort klar wurde, dass die beiden Deutschen hier kein U-Boot zum Verschrotten suchten, sondern dieses Boot tatsächlich als Museumsschiff in Deutschland präsentieren wollten, ging man dort mit dem nötigen Ernst an die Sache ran. Dazu gehörten eine russische Lieferabsichtserklärung, notarielle Beglaubigungen, internationale Urkunden und Dokumente.

In der Zwischenzeit setzten sich Angermann und Wagner mit der Handelskammer in Hamburg in Verbindung, erklärten forsch und frei, man wolle das U-Boot als Museumsschiff in der Hansestadt stationieren, erbitte hierfür alle Genehmigungen und suche dafür einen passenden Liegeplatz. Zum Erstaunen der beiden zeigte man sich in Hamburg überall dem Projekt gegenüber erfrischend aufgeschlossen und erteilte schon bald nach der Anfrage die Freigabe zur Einfuhr des Bootes.


ÜBERFÜHRUNG: U-434 während der Schleppfahrt auf dem Weg nach Hamburg.
Foto: Archiv U-434

Damit waren die größten Brocken zunächst aus dem Weg geräumt, nur ein U-Boot, das hatten sie noch nicht. Am 24. Juli 2002 flogen Christian Angermann und Joachim Wagner endlich nach Murmansk und von dort weiter an die Barentssee in die hermetisch abgeriegelte Stadt Poljarny, ein riesiges Sperrgebiet, das von Ausländern eigentlich nicht betreten werden durfte. Hier, auf dem U-Bootstützpunkt der Nordflotte, wartete das Empfangskomitee in Form von hochrangigen Offizieren, die nicht nur ausgezeichnet Deutsch sprachen, sondern sogar in der Lage waren, aus dem Gedächtnis Goethe und Schiller zu zitieren. Man begegnete sich offen und herzlich, und nachdem die Russen davon überzeugt waren, dass es sich hier um ein durchaus seriöses Projekt handelte, floss der Wodka in Strömen und auch an Kaviar war kein Mangel. Nach der Lust folgte die Last. Es ging ans Auswählen eines passenden Bootes. Im Hafen lagen mehrere U-Boote der TANGO-Klasse, die keineswegs ausgemustert, sondern als Reserve- und Ausbildungsboote mit voller Besatzung noch durchaus dienstfähig waren. Man stelle sich das mal bildlich vor: Da marschieren zwei Deutsche auf einem geheimen russischen Marinestützpunkt durch das Gelände und besichtigen wie auf einem Gebrauchtbootmarkt voll funktionsfähige Kriegsschiffe der russischen Nordmeerflotte mit der Absicht, eines davon mit nach Hause zu nehmen. Nach einigem Hin und Her entschied man sich für U-434, ein Jagd- und Spionage-U-Boot der ersten Generation.

> **„Wir sondierten damals die Lage und stellten fest, dass die Verwirklichung unseres Traums deutlich komplizierter war …“**
> Christian Angermann, einer der Initiatoren des Museumsprojekts U-434 und Miteigner des Bootes

Präsident Putin höchstpersönlich hatte per Dekret diesen Deal möglich gemacht und über die staatlichen Exporteure für Rüstungsgüter die Abwicklung genehmigt. Mit gestempelten und gesiegelten Papieren unter dem Arm flogen Christian Angermann und Joachim Wagner nach Deutschland zurück, um die Finanzierung zu organisieren. In der Zwischenzeit wurde U-434 von den Russen demilitarisiert. Öl und Treibstoff mussten abgepumpt, die Computer ausgebaut und Waffen und Batterien demontiert werden. U-434 sollte per Schlepper nach Hamburg überführt werden. Als nach einigen kleinen Widrigkeiten letztendlich die Finanzierung stand, der Kaufpreis nach Moskau überwiesen und dort auch bestätigt wurde, nahm ein russischer Hochseeschlepper das 2800 Tonnen schwere unbemannte Boot auf den Haken und machte sich auf den langen Weg durch das Nordmeer nach Hamburg.

Zwölf Tage Funkstille

Nach zwölf Tagen Funkstille meldete ein norwegischer Offizier: „Your submarine has left my area.“ Zwei norwegische F-15 hatten den Schleppzug entdeckt. Nach weiteren 14 Tagen erreichte der Verband die Deutsche Bucht, wo der Schlepper BUGSIER 24 die heikle Fracht übernahm und sicher nach Hamburg schleppte. Bei Blohm & Voss wurde U-434 ins Schwimmdock verholt und die notwendigen Umbauten für den Betrieb als Museumsschiff wurden durchgeführt.

Inzwischen hat U-434 einen endgültigen und besser erreichbaren Liegeplatz am Fischmarkt in St. Pauli und ist die Attraktion für Technikfreaks und Touristen. Hier ermöglicht U-434 einen erstaunlichen Einblick in das Innere eines U-Bootes, vor dem sich westliche Militärs ernsthaft gefürchtet haben. ⚓

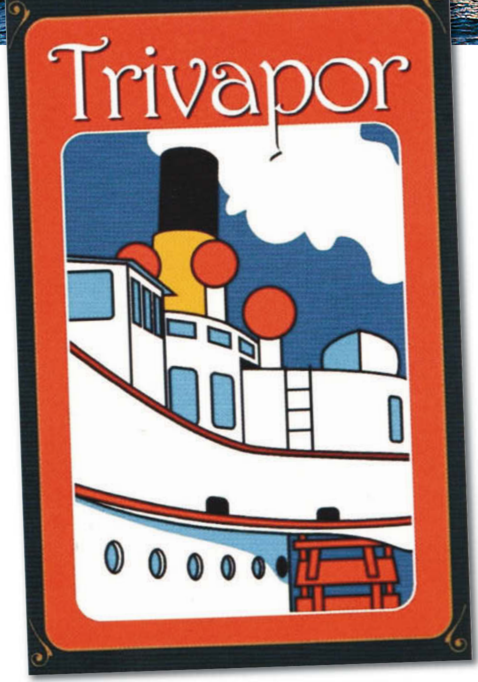
KONTAKT UND BESICHTIGUNG

U-Bootmuseum Hamburg GmbH
St. Pauli Fischmarkt 10
D-20359 Hamburg
Tel.: +49/(0)40/32 00 49 34
Besichtigung 365 Tage im Jahr,
Montag bis Samstag 9:00–20:00 Uhr,
Sonntag 11:00–20:00 Uhr

Die Wiederinbetriebnahme der DS NEUCHÂTEL

Das zweite Leben einer Dampfmaschine





GRAFISCH: **Schornsteinfarben, Dampfkraft und Schaufelradantrieb sind in der Vignette des Vereins „Trivapor“ umgesetzt.** Foto: Trivapor

Es ist die Maffei-Dampfmaschine Nr. 576 von 1926, die viele Jahre dem Chiemsee-Dampfer LUDWIG FESSLER Fahrt auf die Schaufelräder bringt. Seit 1972 auf „Wanderschaft“, treibt sie jetzt die NEUCHÂTEL über die Schweizer Juraseen.

Von Frank Müller

Unbeachtet von den meisten Schweiz-Touristen liegen die sogenannten Juraseen abseits der Route von Bern nach Lausanne, Montreux oder Genf westlich der historischen Stadt Fribourg. Die wichtigsten Städte an den drei Seen sind Biel im Norden des gleichnamigen Sees, Neuchâtel beziehungsweise Neuenburg direkt am Lake Neuchâtel und Murten am Murtensee. Die Kanäle zwischen den Seen sind schiffbar und machen das Ganze natürlich erst richtig spannend inmitten der ohnehin reizvollen Schweizer Landschaft.

Die Dampfschifffahrt beginnt schon 1826 auf dem Lake Neuchâtel mit dem kleinen Dampfer UNION, aber verschiedene hausgemachte Schwierigkeiten beenden den Anfang bereits nach zwei Jahren. 1834 endlich fährt das erste eiserne Dampfschiff der Schweiz auf dem See, der Betreiber stammt aber eher aus der „weicheren Zunft“ – es ist der Schokoladenfabrikant Philippe Suchard!

Die Dampfschifffahrt entwickelt sich prächtig auf dem Lake Neuchâtel, mit der Vertiefung der Kanäle dann auch auf den anderen Seen. Auf den Juraseen pendeln zu dieser Zeit täglich bis zu 13 Dampfschiffe. Und die Eisenbahn kooperiert hervorragend mit den Dampfern, sodass es in Kombination Dampfschifffahrt und Eisenbahn ab 1855

IN ALTER PRACHT: Überführungsfahrt des Halbsalondampfers NEUCHÂTEL von der Werft in Sugiez nach Neuchâtel am 27. November 2013. Foto: O. Bachmann

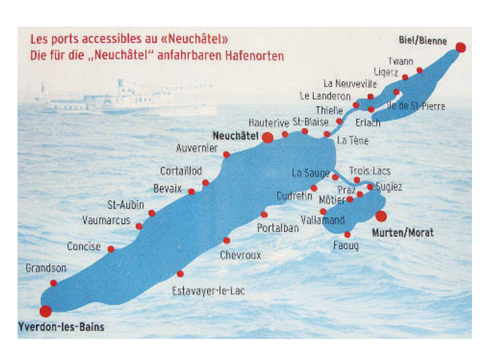
möglich wird, in einem Tag von Genf bis Solothurn zu reisen! Allerdings mit mehrmaligem Wechsel vom Schiff zur Bahn und umgekehrt.

Anspruchsvolles Fahrgebiet

Mit Blick auf den anspruchsvollen Marktverkehr zwischen den Seen und dem wachsenden Tourismus werden 1911 zwei neue Halbsalon-Raddampfer bei Escher Wyss Zürich bestellt. Die NEUCHÂTEL läuft am 9. Juni 1912 in der alten Werft von Maladière/Neuenburg vom Stapel. Bereits am 15. Juni ist das Schiff auf Jungfernfahrt rund um den See.

Der Dampfer wird mit Begeisterung von der Bevölkerung angenommen, allerdings werden die Einsätze sowohl der NEUCHÂTEL als auch des Schwesterschiffes FRIBOURG in den Kriegszeiten stark reduziert; die NEUCHÂTEL bleibt 1918 zum Beispiel gänzlich außer Betrieb. Auch in den Folgejahren bessert sich die Einsatzlage der Dampfer nicht wesentlich, höchstens wenn Dieseltreibstoff gespart werden muss, erinnert man sich an die Holz- und Torfvorräte, mit denen man die Kessel der Dampfer heizen kann.

Für die NEUCHÂTEL gibt es erst ab etwa 1954 Licht am Horizont, der Dampfer wird dank der neuen Ölfeuerung und der auf vier Mann reduzierten Besatzung zum meist genutzten Schiff auf den Seen. Samstags gibt es am Abend sogar Tanzrundfahrten! Dennoch wird die Gesamtfahrleistung des Dampfers als „bescheiden“ eingeschätzt: 194 697 Kilometer in 57 Jahren, und das meist „nur“ im Sonntagsgeschäft!



MALERISCH: Die Schweizer Juraseen sind ein touristisch interessantes Fahrgebiet für den Schaufelraddampfer. Foto: Sammlung Frank Müller

Das „Aus“ für das Schiff kommt unverhofft am Ende der Saison 1968, der Kesselinspektor lässt den Kessel nicht mehr zu, der Dampfer wird nach Neuenburg als Restaurantschiff verkauft. Der Umbau zum Restaurantschiff dauert gut 18 Monate. Kessel und Maschine werden verschrottet und die obere Hälfte der Schaufelräder zur Gewinnung von zusätzlichem Freiraum abgeschnitten. 1971 wird das ehemalige Schiff als Restaurant „Au vieux vapeur“ (Zum alten Dampfer) eingeweiht.

Zufälle und fast ein Neubau

Im Juni 1999 wird in einer Tageszeitung der Verkauf des Restaurantschiffes angekündigt. Umgehend gründet sich im August der Verein Trivapor mit dem Ziel, den alten Dampfer unbedingt zu erwerben, vollständig zu

WIEDER INS ELEMENT: **Einwasserung des Dampfers durch den größten Kran der Schweiz. Sugiez, am 14. August 2013.** Foto: Yves Müller

restaurieren und ihn als attraktives Ausflugsschiff wieder einzusetzen. Aber Trivapor kommt zu spät, das Schiff wird wiederum an einen Gaststättenbetreiber verkauft.

> **„Als Schiffstyp ist die NEUCHÂTEL der letzte Halbsalondampfer und der letzte Fluss- und Seendampfer des Landes …“**
>
> Aus der Trivapor-Festschrift zur hundertjährigen NEUCHÂTEL

Der Verein will aber an seinem Ziel festhalten und beschließt die Weiterführung seiner Bemühungen mit unverändertem Blick auf das gesteckte Ziel, irgendwann den Dampfer wieder auf dem See fahren zu lassen.

Ein langer Weg zum Ziel

Im Jahr 2004 erfährt Trivapor, dass in Holland eine Dampfmaschine zu erwerben ist, die nahezu ideal zu dem, vorerst noch nicht vorhandenen, Schiff passen würde. Es ist die Maffei-Dampfmaschine Nr. 576 von 1926, die 1972 aus dem Chiemseedampfer LUDWIG FESSLER ausgebaut und an ein Museum verschenkt wurde, aber dort leider nur in einem Schuppen gelandet war. Ein holländischer Reeder, der sich auch einen Dampfer zu einer Maschine bauen will (!), erwirbt diese Maschine und kurze Zeit später auch noch den großen Rheindampfer RÜDESHEIM, wonach er die FESSLER-Maschine nicht mehr benötigt und wieder zum Verkauf anbietet.

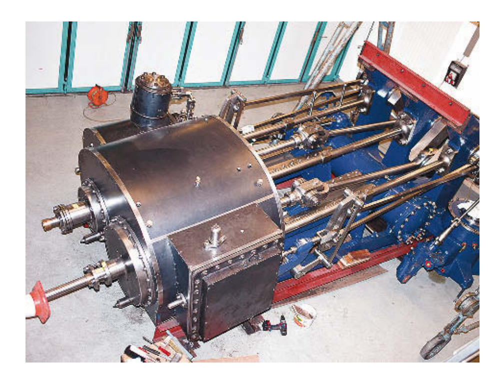
Und Trivapor fehlt das Geld, immerhin 200 000 Euro, um jetzt die Maschine kaufen zu können! Aber es gibt immer wieder „die“ Zufälle im Leben. Hintergrund ist die unglaubliche und bei Trivapor immer gern erzählte Geschichte eines Hundes und seines Herrn, der schon auf der Ehrentafel des Dampfers BLÜMLISALP als Sponsor zu finden ist. Genau dieser Mäzen leistet den Vorschuss für die Maschine. Die Einzelteile der Maschine treffen am 5. Februar 2005 an Bord eines von einer Maffei-Dampflokomotive gezogenen Extrazuges mit 350 begeisterten Mitreisenden in Yverdon ein, und der Mäzen macht angesichts der Begeisterung seinen Vorschuss zum Geschenk! Die Maschine wird anschließend von Shiptec Luzern überholt, zusammengebaut und ist im August 2010 zum Einbau ins Schiff vorbereitet.

In der Zwischenzeit ist der Verein Trivapor auf rund 3500 Mitglieder angewachsen und lässt sich Anfang 2007 die Gelegenheit nicht mehr entgehen, das seit 31. Dezember 2006 geschlossene Restaurant „Au bateau“, die ehemalige NEUCHÂTEL, nun endgültig zu erwerben. Den letzten Meilenstein dazu setzt wiederum der Mäzen, und am 22. Februar 2007 wird Trivapor Besitzer des Schiffes.

Nun endlich kann für die Mitglieder des Vereins die langersehnte eigentliche Arbeit



WIE EIN UHRWERK: **Maschinist Heimo Hass ist sehr zufrieden mit der Funktion der Maffei-Dampfturbine, Baujahr 1926.** Foto: Yves Müller



WIE NEU: Dampfmaschine Maffei Nr. 576 bereit zum Einbau. Foto: Trivapor



HOCHZEIT: In der Schiffbauhalle verschwindet die Maschine 2012 im Dampferrumpf. Foto: Trivapor



ZU HAUSE: Begeisterter Empfang des Halbsalondampfers in Neuchâtel. Foto: Yves Müller

beginnen. Ein geeigneter und langfristig zu mietender Bauplatz wird in Sugiez am Broye-Kanal gefunden. Das Schiff wird auf einem Tragrahmen ruhend mithilfe eines riesigen Raupenkranes an Land gesetzt und im April 2011 mit einer das gesamte Schiff überdeckenden Halle eingehaust. Das Dach der Halle wird vorsorglich abnehmbar gestaltet, sodass in der nachfolgenden Bauphase die Bekranung des Schiffes von außen möglich bleibt.

Es wird fast ein Neubau, zu viel ist zu ersetzen und die Forderungen der Abnahmebehörden sind weitreichend, auch in scheinbaren Kleinigkeiten. So darf zum Beispiel das Steuerhaus nicht mehr mit dem klassischen zweigeteilten Frontfenster ausgestattet sein, sondern muss drei Fenster erhalten, um eine eventuelle Sichtbehinderung durch den Mittelsteg zu vermeiden.

Im Frühjahr 2013 zeichnet sich der Baufortschritt so weit ab, dass mit der Wasserung des Schiffes im August gerechnet wird und die ersten Fahrversuche den Rest des Jahres bestimmen werden. Zwar wurde der ursprüngliche Plan „Schiff dampft wieder im Jahr 2012“ nicht eingehalten, aber angesichts des Arbeitsumfanges präsentiert sich nun doch ein recht respektables Ergebnis. Und nicht zu vergessen: Die finanzielle Absicherung auch der letzten komplizierten Ausbauphase ist nochmals dem äußerst zuverlässigen und kompetenten Mäzen zu verdanken.

Der Neustart

Die Einwasserung des generalüberholten Schiffes hat am 14. August 2013 unter strahlendem Himmel und bei absoluter Windstille mithilfe des größten mobilen Kranes der Schweiz stattgefunden. Zur ersten Probefahrt lief der Dampfer am 18. September 2013 aus, bis Ende November 2013 folgten noch zwölf problemlose Probe- und Abnahmefahrten. Hauptauftragnehmer des Projektes war gegenüber dem Verein Trivapor die Shiptec/SGV/Luzern. Wie der Maschinist Heimo Haas berichtete, gab es keinerlei Probleme bei der Inbetriebnahme der seit 41 Jahren stillgelegten und nun 87 Jahre alten Maffei-Dampfmaschine (ex LUDWIG FESSLER – Chiemsee)! Für ihre gute Wertarbeit ist hier ein Kompliment an die alten Herren aus München durchaus mehr als angebracht.

Das Schlusswort soll Trivapor gegönnt sein: „Als Schiffstyp ist die NEUCHÂTEL der letzte Halbsalondampfer der Schweiz, der letzte Fluss- und Seendampfer des Landes und auch das allgemein letzte Dampfschiff der Juraseen-Region. Das Schiff ist speziell flach gebaut, damit es alle Brücken des Zihl- und Broyekanals passieren kann. Ab 2014 wird die NEUCHÂTEL der Stolz und die Attraktion der Schifffahrt auf den Juraseen sein.“ ⚓

TECHNISCHEN DATEN Gegenüberstellung

	DS NEUCHÂTEL	RS LUDWIG FESSLER
Länge	46 m	53 m
Breite	6 m	6 m
Breite ü. Radkasten	11 m	11,4m
Personen	550	685
Leistung	350 PS	360 PS
Kesseldruck	10,5 atü	11,5 bar

Fotos: Frank Müller (links), Markus Müller (rechts)

LITERATURTIPPS

Jacobi, Sèbastian: Trivapor. Hundertjähriger Raddampfer NEUCHÂTEL. Neuchatel 2006



Der unerfüllte Wunsch nach einer eigenen U-Bootwaffe

U-Boote für die Volksmarine?

Kein geringerer als Stalin ordnete an, die Streitkräfte der DDR mit U-Booten zu bewaffnen. Doch nach einem vielversprechenden Start geriet das ehrgeizige Projekt rasch ins Stocken

Von Dieter Flohr

Politischer Hintergrund der DDR-U-Bootpläne ist eine „Stalin-Offerte" am 10. März 1952. Damals hatte der Außenminister der UdSSR, Gromyko, den Westmächten Stalins Angebot überreicht, das die Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten, einen Friedensvertrag, deutsche Neutralität und nationale Streitkräfte vorschlug. Als dieses Angebot unbeachtet blieb, forcierte Stalin die geheime Wiederaufrüstung Ostdeutschlands. Zu Petro Nenni, dem Führer der KP Italiens, sagte er, dass er beabsichtige, „zur Schaffung eines militärischen Gleichgewichts zwischen West und Ost den NATO-Streitkräften in Westdeutschland eine gleich starke ostdeutsche Armee entgegenzustellen".

Und Wilhelm Pieck notierte während der Besprechungen zwischen ihm und Ulbricht am 1. und 7. April 1952 mit dem Diktator in Moskau: „Jetzt militärische Ausbildung, Inf. (Infanterie), Aviation, Unterseeboote." Dokumente über diese allergeheimste Wiederbewaffnung der jungen DDR sind verschollen. Ein „Auftrag" Stalins wurde wie ein Befehl aufgefasst und sofort umgesetzt. Die SED nahm alles in die Hand. Weder Volkskammer oder Ministerrat, seltsamerweise auch ZK und Politbüro, wurden einbezogen.

Auftrag als Befehl

Da es im Osten Deutschlands kaum ehemalige U-Bootfahrer im Offiziersrang gab, nur einige Mannschafts- beziehungsweise Unteroffiziersdienstgrade, blieb nur übrig, schnellstens Seeoffiziere, Ingenieure, Unter-


U-BOOTLIEGEPLATZ: Der Hafen von Sassnitz war als U-Boot-Liegeplatz der Volksmarine gedacht. Hier sind im Vordergrund drei russische U-Jäger und dahinter eine der Schwedenfähren zu sehen.
Foto: Sammlung Dieter Flohr

offiziere und Mannschaften auszubilden und für einen Dienst auf U-Booten vorzubereiten. An Stalins Geburtstag, am 21. Dezember 1952, waren die Offiziersschüler der 1. Kompanie zur feierlichen Ernennung zu Unterleutnanten zur See angetreten. Zu ihrer Verblüffung wurden sie aufgefordert, sich freiwillig für eine neu zu schaffende U-Bootwaffe zu melden. Bis auf 16 Absolventen waren alle See- und auch einige Ingenieuroffiziere dazu bereit. Auch der spätere Kapitän zur See (Ing.) Gerhard Vandreier, als Bestschüler gleich zum Leutnant (Ing.) befördert, meldete sich. Er wurde dann an der U-Bootschule als Lehrer für Motorenkunde eingesetzt. „Wir alle waren damals Feuer und Flamme“, berichtete Vandreier: „Noch immer wirkte wohl der Mythos U-Boot aus unserer Jugendzeit während des Zweiten Weltkrieges nach. Eigentlich waren wir sehr stolz darauf, überhaupt für diese Waffe auserwählt worden zu sein, und brannten darauf, diesmal auf deutschen U-Booten nun den Weltfrieden zu schützen.“

U-Bootlehranstalt Dwasieden

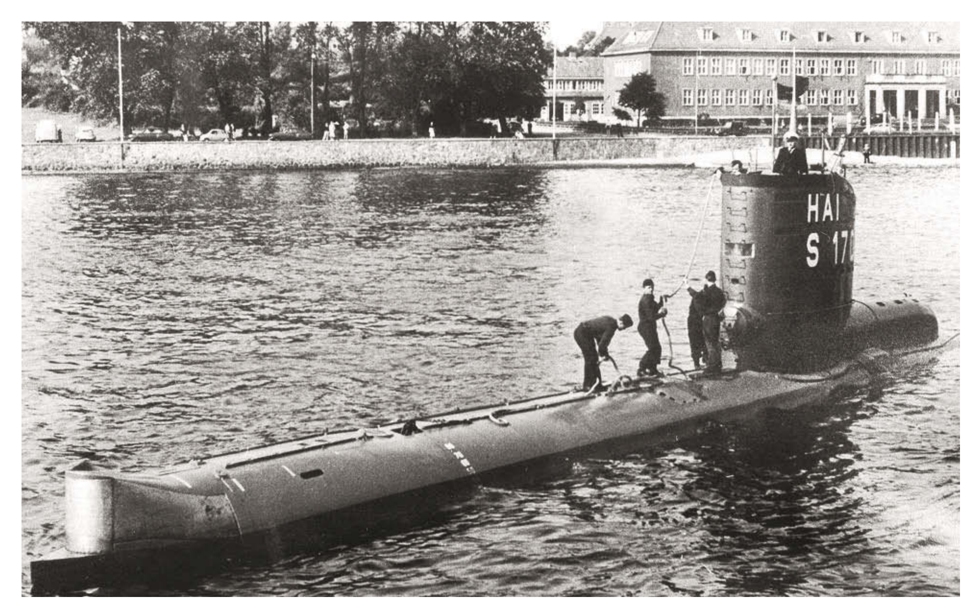
Der Befehl des Chefs der Volkspolizei-See (VP-See), Vizeadmiral Waldemar Verner, lautete, „noch 1952 eine U-Bootwaffe aufzubauen und zu beherrschen“. Die Seepolizei war ab 1. Juli 1952 in Sassnitz Dwasieden Rechtsträger der ehemaligen E-Mess- und Artillerieschule der KM wie auch des Ostteils des Hafens Saßnitz (Kreidehafen) geworden. Nach Enttrümmerungsarbeiten mit etwa 700 Mann entstand in Dwasieden die U-Bootlehranstalt der VP-See, Tarnname „S 7“. Das „Weiße Schloss am Kliff“ und die modernen Wehrmachts-Kasernen waren 1948 gesprengt worden. In aller Eile wurden zwölf Baracken (fünf für Unterkünfte, vier Schulungs- und zwei Wirtschaftsgebäude, Sanitärtrakt, ein Med.-Punkt) aufgebaut. Der alte Marstall wurde Stabsgebäude. Auch ein Klubhaus folgte. Im Südhafen von Sassnitz entstanden neue Schiffsliegeplätze mit einem Hammerkran für die Torpedoübergabe an achterlich vertrimmte Klein-U-Boote und Anschlüsse für Strom, Wasser und Treibstoff. Weiterhin wurden ein Torpedoschuppen, ein Tanklager, ein Kompressorraum und eine Ladestation für U-Bootakkus (Tarnname „S 8“) eingerichtet.

600 Mann Personal

Ab 2. Dezember 1952 bis Anfang Januar 1953 trafen die Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften des Stammpersonals (Leitung, Stab, Intendantur, Wacheinheiten und so weiter), annähernd 180 Mann, in Dwasieden ein. Die Kursanten, also das Personal für die U-Bootbesatzungen, kamen Ende Dezember und erreichten etwa folgende Stärke: 50 Offiziere mit Leutnants- sowie Unterleutnantsdienstgrad, davon zwölf Kommandanten-, 18 Erste Wachoffiziers-/Torpedooffiziers- und 20 Leitende Ingenieursschüler. Weiterhin waren 150 Unteroffiziersschüler und 280 Mannschaftsschüler zur Dienststelle „S7“ (1. ULA) kommandiert. Somit begründeten insgesamt rund 660 Angehörige der Volkspolizei-See die neue Unterseebootwaffe der DDR.

Am 5. Januar 1953 begann die Ausbildung. Die Bedingungen an der Schule aber waren mehr als abenteuerlich. Es gab weder entsprechende Kabinette mit Trainingsgeräten noch geeignetes Lehr- und Anschauungsmaterial. In größter Hast versuchte eine Dolmetschergruppe, sowjetische U-Boot-Vorschriften zu übersetzen. Auf dieser Grundlage schrieben die jungen deutschen Lehroffiziere ihre Lektionspläne. „Wir Lehrer mussten täglich improvisieren“, sagt Gerhard Vandreier, „weil das Lehrmaterial gerade erst noch parallel aus den Schreibmaschinen der


WEGGESPRENGT: Hauptgebäude der E-Mess- und Artillerieschule Sassnitz-Dwasieden, das wie auch alle anderen modernen Kasernen 1948 abgerissen wurde. Foto: Sammlung Lindemann



BEUNRUHIGEND: Der Einsatz der Weltkriegs-U-Boote des Typs XXIII HAI und HECHT durch die Bundesmarine beunruhigte die Volksmarine stark und führte zur forcierten Beschaffung und Indienststellung neuer U-Jäger. Foto: Sammlung U. Kaack



RESTAURIERUNG: Der aus den Trümmern des Berliner Museums für Meereskunde geborgene BRANDTAUCHER. Foto: Dieter Flohr

Dolmetschergruppe kam. Faktisch erhielten wir täglich jeweils einen neuen Text in die Hand, der dann im Unterricht behandelt wurde.“ Da es außer einem 900-PS-Diesel für das U-Boot MALJUTKA kein Motorenkabinett oder andere Schnittmodelle gab, nahm Vandreier sogar sein Motorrad, eine AWO, mit in die Unterrichtsbaracke und erläuterte daran die Prinzipien von Vier- bzw. Zweitakt-Ottomotoren.

Kommandeur der ULA wurde Fregattenkapitän Heinrich Jordt. Er war Obermaschinist der Kriegsmarine. Ihm zur Seite standen mit Herbert Bauer, Gerhard Klippstein und Erich Thieme ebenfalls ehemalige U-Bootmänner der Kriegsmarine. Jeder Fachlehrer hatte einen sowjetischen Berater an der Seite. Das Lehrpersonal bestand aus 64 Offizieren, 63 Unteroffizieren und 34 Mannschaften. Den Lehrbetrieb der Unteroffiziere und Matrosen leitete Erich Thieme.

Die U-Boote kommen nicht

„Aus Swinemünde sollten bald vier U-Boote der Baltischen Flotte im Sassnitzer Hafen eintreffen“, erinnert sich Vandreier. Dann hätte auch eine praktische Ausbildung im Hafen beginnen können. Dabei sollten die russischen Besatzungen den deutschen Kameraden doublierend zur Seite stehen. Geplant waren zunächst vier Küsten-U-Boote vom russischen Typ M XV MALJUTKA. Diese hatten eine Wasserverdrängung von 283 Tonnen (unter Wasser 350 Tonnen), eine Länge von 49,5 Metern, 4,4 Meter Breite, Tiefgang 3,5 Meter; den Antrieb bei Überwasserfahrt erledigte ein 920-PS-Diesel (wie der Ausbildungsdiesel), bei Unterwasserfahrt ein 460-PS-E-Motor; die Höchstgeschwindigkeit betrug über Wasser 15,5 und unter Wasser 7,9 sm/h; Fahrtbereich: 3000 sm bei 8,5 sm/h; Bewaffnung: vier 533-mm-Torpedorohre im Bug und eine 45-mm-Kanone. Besatzung: 24 bis 26 Mann.

Die vier U-Boote MALJUTKA waren möglicherweise in Marsch gesetzt, doch schon vor dem 17. Juni gestoppt worden. Es gibt eine handschriftliche Notiz Otto Grotewohls vom 9. Juni 1953 von einer Besprechung mit Chruschtschow, Malenkow und Molotow in Moskau, dass „vier U-Boote der Sowjetunion nicht übergeben werden und (…) die U-Bootspezialisten zurückgeschickt und (…) bei Seeschulen Geräte und Lehrmaterialien belassen (…) werden sollen.“

Jedoch ist in dem Dokument „Erforderliche Maßnahmen für die Durchführung des Marine-Bauprogramms 1954–1956“ erneut zu finden, dass für den U-Bootbau auf DDR-Werften und ihre Auslieferung 1955 vier und 1956 zehn Boote vorgesehen waren. Und weiter: „Es wird empfohlen, für den Beginn des U-Bootbaues in der DDR zunächst auf die vorhandene Type zurückzugreifen und diese nachzubauen.“ Dies verweist auf den Typ VII C/41, von dem 1953 ein „Muster-U-Boote“ gebaut werden sollte. Das „vorhandene Boot Typ VII C“ war das im Februar 1953 vor Warnemünde gehobene U 1308 (Typ VII C/41). Es wurde in der Volkswerft

HINTERGRUND Restaurierung des BRANDTAUCHER

Dem Gerangel um den Aufbau einer U-Boottruppe in der DDR ging eine recht amüsante Episode voraus. Wie Konteradmiral a. D. Dr. Friedrich Elchlepp berichtete, war er 1950 als Angehöriger des Aufbaustabes der Seepolizei in Berlin zur Ruine des „Instituts für Meereskunde“ entsandt worden. Dort sei ein U-Boot. Vielleicht könne es für die neue DDR-Marine verwendet werden. Unter den Trümmern lag der BRANDTAUCHER, das erste in Deutschland 1864 in Kiel konstruierte Unterseeboot von Wilhelm Bauer. Elchlepp veranlasste, dass der BRANDTAUCHER zur Rostocker Universität gebracht wurde. Dort geriet er in Vergessenheit.

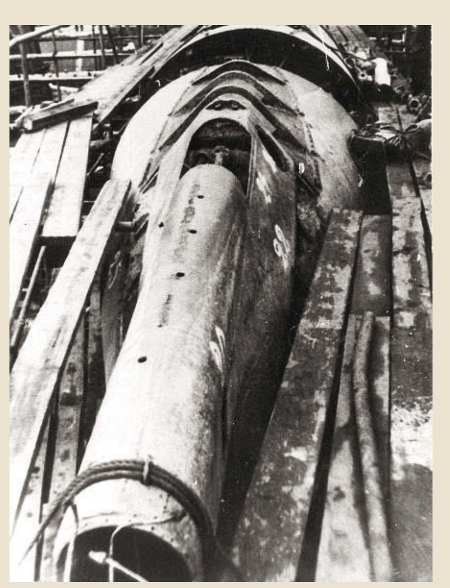
Als dann ein Kieler Journalist in den 1960er-Jahren anbot, das Exponat für Westmark an Kiel zurückzugeben, ließ das erschreckte Ministerium für Verteidigung der DDR das desolate Boot in der Rostocker Neptunwerft sachkundig rekonstruieren. Die Kosten wurden aus dem DDR-Marineschiffbau-Etat beglichen. Es sollte das einzige U-Boot sein, das die Volksmarine je bauen ließ.



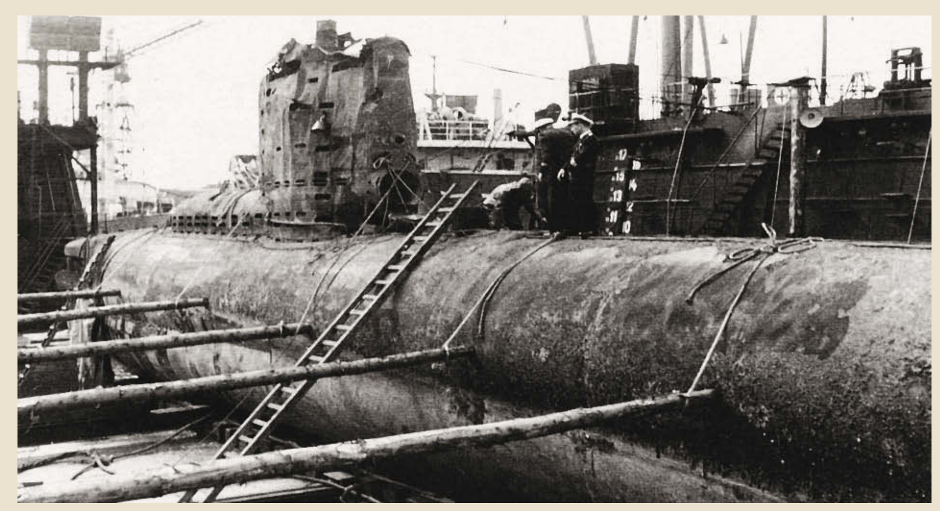
SCHMUCKSTÜCK: Das rekonstruierte erste deutsche Unterseeboot ist heute im Militärhistorischen Museum Dresden zu sehen. Foto: Dieter Flohr

HINTERGRUND Hebung U 2344

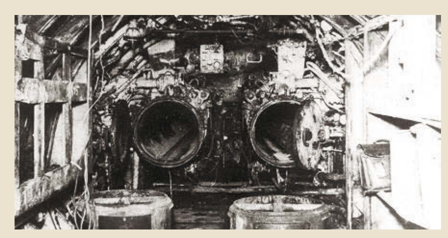
Warum unternahm die DDR im Sommer 1955 größte Anstrengungen, das vor Heiligendamm auf Grund liegende U-Boot U 2344 (Typ XXIII) zu heben? Dazu ist die beginnende Wiederaufrüstung in der Bundesrepublik zu bedenken. Dort wurden zwei gehobene Typ-XXIII-Boote, HAI und HECHT, wieder fahrtüchtig gemacht. Die Volksmarine hatte dagegen die Aufgabe, vor allem die Minenabwehr und die U-Bootbekämpfung sicherzustellen. Dies wurde zunächst mit KS-Booten betrieben, die mit Wasserbomben und der Hydroakustik-Station Tamyr 10 ausgerüstet waren. Dann kamen zehn sowjetische U-Jäger 201 M und die Eigenbauten HAI zum Einsatz. Um deren Crews in der U-Bootsuche am konkreten Objekt ausbilden zu können, wollte man U 2344 fahrbereit machen. Das Boot war jedoch 1945 bei einer Kollision derart beschädigt worden, dass es nicht wieder tauchfähig werden konnte. Die bei der Bergung gefundenen sterblichen Überreste von elf Besatzungsmitgliedern sind nach Auskunft von Kapitän zur See Dr. Freitag auf dem Neuen Friedhof in Rostock ehrenvoll bestattet worden. Er selbst habe ihnen militärische Ehren erwiesen. Für die in jedem Jahr wiederkehrenden U-Jagdmanöver der Volksmarine stellte dann die Marine Polens jeweils ein U-Boot ab.



HECKANSICHT: Das Wrack von U 2344 in der Neptunwerft. Am Turm war es besonders schwer. Foto: Sammlung D. Flohr



WIEDERVERWENDBAR? Das 1955 vor Heiligendamm gehobene U-Boot vom Typ XXIII wurde im Dock der Neptunwerft Rostock auf Verwendbarkeit untersucht. Foto: Sammlung W. Müller



FREIGELEGT: Blick auf die Torpedorohre von U 2344. Foto: Sammlung D. Flohr

Stralsund vermessen und es entstanden Baupläne unter Projekt „Stichling". Der kleine Bootstyp, als Typ M MALAJA beziehungsweise MALJUTKA bezeichnet, war aber mit seinen taktisch-technischen Daten für den Ostseeraum besser geeignet. Polen hatte sechs M XV erhalten.

> „... noch 1952 eine U-Bootwaffe aufzubauen und zu beherrschen."
>
> Befehl des Chefs der Volkspolizei-See, Vizeadmiral Waldemar Verner

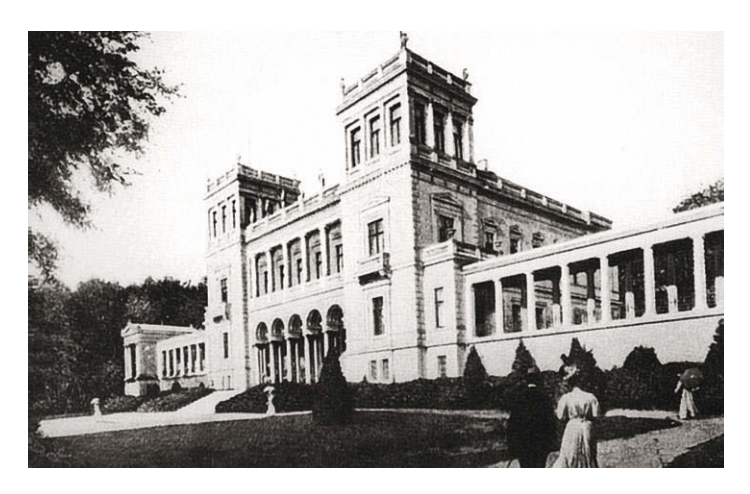
Es blieb utopisch. Der DDR-Marine-Schiffbauplan für 1954 bis 1956 sah wieder 14 U-Boote von je 750 Tonnen Wasserverdrängung vor, also den Nachbau von VII C-41. Der Schiffbauer Alfred Köpcke berichtete dem Autor, dass Vermessungsarbeiten an U 1308 in Stralsund im Konstruktionsbüro der Neptunwerft dann auch an U 2344 begannen. Da aber die Seekarte von 1960 eine Wassertiefe von 5,3 Metern an der Sassnitzer Westmole zeigt, die ja als Liegeplatz für U-Boote vorgesehen war, der Tiefgang der U-Boote VII C/41 aber schon 4,8 Meter in aufgetauchtem Zustand betrug, war Sassnitz als Liegeplatz eigentlich ausgeschlossen. Hier kam nur ein anderer Hafen, zum Beispiel der entstehende Großhafen im Jasmunder Bodden, in Betracht. Auch das Dokument „Zeuthen" enthielt „U-Boote, 750 t = 14 Fahrzeuge". Und erneut: „Es wird empfohlen, für den Beginn des U-Bootbaues in der DDR zunächst auf die vorhandene Type zurückzugreifen und diese nachzubauen." Für 1953 war dann sogar der Bau eines „Muster-U-Bootes" vorgesehen.

Allerdings, so Vandreier: „Eine U-Bootdivision von 18 bis 20 Unterseebooten hätte das logistische und wirtschaftliche Potenzial der DDR gleich mehrfach überfordert." Es hat auch eine Bemerkung Walter Ulbrichts gegeben, der das Vorhaben als unrealistisch abgelehnt hatte.

Zähes Leben der Planungen

Die SED-Parteiführung wurde im Frühjahr 1953 in Moskau wegen der Verschlechterung der Lebenssituation der Menschen hart kritisiert. Sie versuchte noch am 9. Juni umzusteuern. Aber es war zu spät. Am 16. Juni streikten die Bauarbeiter der Stalinallee in Berlin und es kam am 17. und 18. Juni zu Arbeitsniederlegungen in der DDR. Klar war nun, dass die Aufrüstung nicht fortgesetzt werden konnte. Das U-Bootprogramm wurde aufgegeben und am 1. Juli 1953 die U-Bootlehranstalt geschlossen. Die Lehrmaterialien wurden eingelagert. Die Übergabeliste enthält nur Unterlagen für das Klein-U-Boot.

Doch noch immer ging es weiter: Ende 1954 schlug der Chef der KVP, Generalleutnant Hoffmann, überraschend eine neue U-Bootausbildung der VP-See vor. Ein Stabsorgan der VP-See prüfte 1954 die Zweckmäßigkeit einer U-Bootwaffe unter einem eigenen



BERÜHMT: Das „Weiße Schloss“ am Meer in Dwasieden war bis 1945 Stabsgebäude der Kriegsmarineschule.

Foto: Sammlung Lindemann

SKIZZE Marinehafen Sassnitz Süd



Zeichnung: Dieter Liebenau

Befehlshaber. Ende 1954 wurden wieder Absolventen der Seeoffizierslehranstalt für die U-Bootwaffe geworben. Alfred Leonhardt berichtet, dass er als am 1. Oktober 1954 frisch ernannter Unterleutnant zur See mit 30 Kameraden sogar über einen Monat in Dwasieden stationiert worden war und auf die Ausbildung gewartet hatte. Außer Exerzierausbildung aber geschah nichts.

Ankauf von russischen Booten

Damit war der U-Bootwahn noch nicht vorbei. In den folgenden Jahren wurden wieder neue U-Bootpläne geschmiedet. Im Juni 1955 wurden nach einer Übung sechs kleine U-Boote gefordert. Im Aufbauplan von 1956 bis 1960 erschienen die Aufstellung einer U-Bootsausbildungsabteilung in Sassnitz-Dwasieden und der Ankauf von sechs kleinen russischen U-Booten. Der Kaderstrukturplan wies Planstellen für eine U-Bootdivision und Besatzungen für sechs U-Boote aus, also 24 Offiziere, 30 Unteroffiziere und 60 Mannschaften. Das sowjetische Lieferangebot von 1958 enthielt: „Kleines U-Boot mit voller etatmäßiger Bewaffnung, Geräten, Ersatzteilen und Zubehör sowie Munition.“

Aufgabe nicht erfüllbar

Und in einer Einschätzung der Admiralität der DDR-Seestreitkräfte vom 29. März 1956 wurde erklärt, dass die Aufgaben mit dem gegenwärtigen Schiffsbestand nicht erfüllbar seien. Es wurde gefordert: „5 KS-Schiffe, 36 TS-Boote, 24 U-Jäger, 32 KS-Boote, 18 MLR-Schiffe, 38 R-Boote und 84 Schul- und Hilfsschiffe sowie sechs U-Boote (250 t) und 12 Landungsboote (80 t)“. Dazu kamen sechs Hubschrauber, eine Küstenbatterie 130 Millimeter, vier Flakabteilungen und Küstenbeobachtungseinrichtungen. U-Bootbesatzungen sollten dann in der UdSSR ausgebildet werden. Noch 1960 wurden in einer Studie zwölf kleine U-Boote gefordert. Diese wurden dann aber wieder handschriftlich gestrichen.

Die sowjetische Führung wünschte weiterhin eine DDR-U-Bootwaffe. Konteradmiral Heinz Neukirchen wurde 1963 in Moskau von Malinowski gefragte, warum die DDR nicht daran denke, U-Boote zu bauen. „In Westdeutschland baut man U-Boote, warum bauen Sie keine? Die Deutschen sind Pioniere des U-Bootbaus und sollten ihren Beitrag im Interesse des gesamten sozialistischen Lagers leisten … Sie sollen kleine, einfache U-Boote bauen von rund 100 Tonnen, die speziell für geringe Wassertiefen in der Ost- und Nordsee oder auch im Bosporus geeignet sind“, sagte der Marschall.

Auch Flottenadmiral Gorschkow bekräftigte gegenüber Neukirchen, dass der U-Bootbau in der DDR unbedingt wünschenswert sei. Die UdSSR würde alle anderen komplizierten Schiffe liefern, wenn sich die DDR mit der Entwicklung eines Kleinst-U-Bootes für die UdSSR beschäftigen würde. Und als Malinowski 1964 die Seeoffiziersschule Stralsund besuchte, ergänzte er handschriftlich einen Eintrag in das Gästebuch: „PS: Schauen Sie aufmerksamer auf die Unterwasserflotte – sie ist die Zukunft auf den Meeren.“

> **„PS: Schauen Sie aufmerksamer auf die Unterwasserflotte – sie ist die Zukunft auf den Meeren.“**
>
> Marschall Malinowski als sowjetischer Verteidigungsminister mit handschriftlichem Eintrag im Gästebuch der Seeoffiziersschule Stralsund 1964

Neuentwicklung

Tatsächlich hatte das Institut für Schiffbautechnik Wolgast ab 1962 begonnen, ein Klein-U-Boot für vier Mann Besatzung, zwei Torpedos, vier Minen und 109 Tonnen bis 1966 zu entwickeln. Die DDR-Führung entschied sich dann jedoch endgültig gegen die U-Bootwaffe. Zur Einführung einer solchen Waffe in der DDR-Volksmarine ist es also niemals gekommen. Dem Drängen der Sowjetunion wurde nicht nachgegeben. U-Boote für die DDR-Marine blieben eine Utopie. ⚓

LITERATURTIPPS

Minow, Dr. Fritz: Die NVA und die Volksmarine in den Vereinten Streitkräften – Geheimnisse der Warschauer Vertragsorganisation. Steffen Verlag, Friedland 2011

Elchlepp, Dr. Friedrich: Die U-Bootwaffe der DDR. Militärgeschichtliche Zeitschrift. MGZ-62 (2003)

Mehl, Dr. Hans: Die andere deutsche Marine. 2. Auflage, Motorbuchverlag, Stuttgart 1995

Schlemm, Jürgen: Die U-Bootwaffe der DDR. Das Archiv, Jahrbuch 2002 des Freundeskreises Traditionsarchiv U-Boote e.V.



Aus Liebe zum Detail
März 2014 | € 7,00
40 Jahre ModellFan
Vereint mit Kit
ModellFan
Alle Preisträger 2014!
Modell des Jahres 2014 ModellFan
Französischer Trompeter von MiniArt in 1:16
J2M3 Raiden von Zoukei-Mura in 1:32
USS Missouri von Merit in 1:200
Spielwarenmesse 2014:
Messereport Nürnberg
Alle Neuheiten aus allen Sparten auf 42 Seiten!
Tornado IDS von Revell in 1:48
Hawker Typhoon MkIb von Airfix in 1:24
M2A3 Bradley w/BUSK III von Meng in 1:35
Pz.Kpfw. III von MiniArt in 1:35
Außerdem im Heft:
Aichi D3A1 „Val“ von CyberHobby in 1:72 Seite 64
Skoda Fabia S2000 von BelKits in 1:24 Seite 90
M1A2 SEP Abrams TUSK II von Tamiya in 1:35 Seite 70
Das neue Heft ist da.
Jetzt am Kiosk!
Online blättern oder Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.modellfan.de/abo

Neues maritimes Museum in Cuxhaven

Von Wracks und prallen Netzen

Windstärke 10 – der Name des neuen Museums in Cuxhaven steht für die Herausforderungen auf See, für die Extreme der Elemente und einen der wohl härtesten und gefährlichsten Jobs der Welt: Fischer auf einem Hochseetrawler. Von Ulf Kaack



SACHLICH: **Modern und trotzdem zeitgenössisch präsentiert sich das Sieben-Millionen-Projekt.**
Foto: U. Kaack

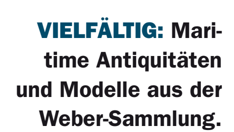
Anfang Dezember eröffnete nach vierjähriger Planungs- und Bauzeit in Cuxhaven das „Windstärke 10“, in dem moderne Präsentationen mit plastischer und spannender Inhaltsvermittlung kombiniert werden. Sieben Millionen Euro hat das neue Aushängeschild Cuxhavens gekostet. Den Löwenanteil hat die EU beigesteuert, weitere Mittel kamen aus den Töpfen verschiedener Stiftungen und fördernder Institutionen. Und jetzt ist die Landschaft maritimer Museen in Norddeutschland um eine Perle reicher.

Der Standort hätte kaum besser gewählt werden können: Die alten Fischpackhallen VII und VIII im Fischereihafen sind angemessene und atmosphärische Räumlichkeiten, die durch eine Dachkonstruktion aus Glas und Stahl miteinander verbunden sind. Dadurch wurde zusätzliche Ausstellungsfläche – insgesamt 4000 Quadratmeter – geschaffen, vor allem aber wurden die beiden thematischen Schwerpunkte des Museums baulich miteinander verknüpft.

Wracks und Schiffbruch, Hochseefischerei und Fischhandel – das sind die tragenden Säulen von „Windstärke 10“. Und das kommt nicht von ganz ungefähr, denn in Cuxhaven waren bislang zum einen das Wrackmuseum, zum anderen das Fischereimuseum zu sehen. Beide Sammlungen sind nun unter einem gemeinsamen Dach zusammengeführt, keinesfalls jedoch zusammengewürfelt oder unzusammenhängend arrangiert.

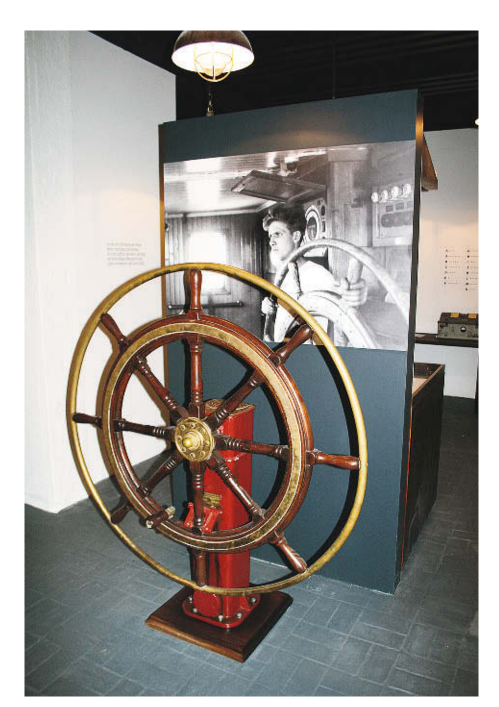


PLAKATIV: **Ein Diorama des Hafenkomplexes zeugt von der einstigen Bedeutung Cuxhavens. Museumsleiterin Jenny Sarrazin zeigt auf den Standort des Museums.** Foto: U. Kaack



VIELFÄLTIG: **Maritime Antiquitäten und Modelle aus der Weber-Sammlung.** Foto: U. Kaack





AUF KURS: **Historische Exponate werden erlebnisorientiert eingebunden.** Foto: U. Kaack

Die Gestaltung folgt einem neuen eigenständigen Konzept in authentischer Atmosphäre, das von Museumsleiterin Jenny Sarrazin in Zusammenarbeit mit dem wissenschaftlichen Beirat sowie zahlreichen Fachleuten, Praktikern und Zeitzeugen erarbeitet wurde.

Philosophie des Hauses

„Windstärke 10 soll verschiedene Aufgaben erfüllen: Zum einen ist es natürlich Touristenattraktion mit erlebnisorientierten Informationen vor dem maritimen Hintergrund Cuxhavens“, erläutert und erklärt Jenny Sarrazin die Philosophie des Hauses. „Gleichzeitig ist es aber auch Bewahrer der Historie und Kultur der Region. Cuxhaven ist mit der Fischerei und durch die Fischerei groß geworden. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind das Wattenmeer und die Außenelbe direkt vor unserer Haustür – einer der größten Schiffsfriedhöfe der Welt. Es machte also Sinn, die beiden bestehenden Museen unter einer neuen wissenschaftlichen und musealen Betrachtungsweise zu vereinen.“

Gleich zu Beginn werden die Besucher von einem großdimensionierten Diorama in Empfang genommen, auf dem der gesamte Hafenbereich Cuxhavens zu sehen ist. Das Modell zeigt das Areal in verschiedenen Epochen und baulichen Entwicklungsstufen. Um das weitläufige Feld der Hochseefischerei in all seinen Facetten erforschen zu können, schlüpft der Besucher in die Rolle eines Jungfischers und geht – virtuell – an Bord des 1939 gebauten Heckfängers OTTO FLOHR. Nach dem Passieren des Heuerbüros erlebt er das Ausrüsten des Schiffes. Mehrfach in der Woche sitzt Netzausrüster Klaus Hankel in der Ausstellung und weiht die Besucher in die hohe Kunst des Spleißens, Knotens und Netzknüpfens ein. Ist er nicht da, demonstriert er sein Handwerk am Plasmabildschirm.

Weiter auf Kurs

Weiter geht’s durch die Enge von Logis und Mannschaftsmesse zur Kontrolle der Fangmeldungen in die Funkbude und zum Abstecken eines neuen Kurses an den Kartentisch.



DÜSTER: Unheimlich mutet die Unterwasserwelt der Wracks an. Links im Bild der Reservepropeller der CIMBRIA, rechts der Turm des U-Bootes E 24. Foto: U. Kaack



EINBLICKE: Eng ging es zu in der Mannschaftslogis der Fischtrawler. Foto: U. Kaack

Auf dem Fangdeck zwischen Fischkörben angekommen, erhält der Besucher einen wirklichkeitsnahen Eindruck vom harten Arbeitsalltag an Bord des Fischdampfers: Kälte und Nässe, Stürme und Eis nehmen die Männer auf sich, um im Nordatlantik des begehrten Kabeljaus sowie Schellfischs, Rotbarschs, Seelachses und Heilbutts habhaft zu werden. Ein knüppelharter Job fernab jeglicher Seefahrerromantik. Originalexponate, realitätsnahe Inszenierungen auf Großbildschirmen sowie zahlreiche zeitgenössische Fotos und Filmdokumente vermitteln ein anschauliches Bild dieses außergewöhnlichen Berufs. Am Ende des Ausstellungsbereichs berichten vier Zeitzeugen aus erster Hand von ihren Erlebnissen auf der ersten Fangreise.

In der Fischfabrik

Logisch, dass in der Folge auch der Weiterverarbeitung und Vermarktung des Fangs entsprechend Raum gegeben wird. Ein langer Verarbeitungstisch, Fischkisten und eine Kühlzelle vermitteln ein Bild von den Arbeitsbedingungen in dieser speziellen Industriekultur der 1930er-Jahre. Eine Auktionskanzel sowie die audiovisuelle Wiedergabe des Versteigerungsprozederes stellen ein eindrucksvolles authentisches Zeitzeugnis dar. Der erste Teil der Exkursion in die Welt der Fischerei endet in der Neuzeit und beschäftigt sich mit den aktuellen Aspekten: Fangtechniken, moderne Ausrüstung, Überfischung und Aquakulturen zur Sicherung der Bestände.

Noch eine Spur spannender geht es anschließend in der düsteren Welt von Schiffbruch und Wracks zu: Zwei Helmtaucher nehmen den Besucher beim Eintritt in das Halbdunkel der Unterwasserwelt in Empfang und simulieren einen Tauchgang zum Grund der Nordsee. Atemgeräusche, blubberndes Wasser … auf dem Meeresboden herrscht eine fast schon surreale Atmosphäre. Auf der Großbildleinwand läuft ein Film, der nichts gemein hat mit den üblichen farbenfrohen Aufnahmen aus der Unterwasserwelt. Aus dem Dunklen taucht eine riesige Schiffsschraube auf, der zweiflügelige und

INFO UND KONTAKT

Windstärke 10 – Wrack- und Fischereimuseum Cuxhaven
Ohlroggestraße 1, 27472 Cuxhaven
E-Mail: windstaerke10@cuxhaven.de
Tel.: 04721/5 90 71-0
www.windstaerke10.de

Öffnungszeiten
April–Oktober täglich 10:00 bis 18:00 Uhr
November–März täglich außer montags 10:00 bis 17:00 Uhr

Eintrittspreise
Erwachsene: 9,50 €, Kinder (6–16 Jahre): 4 €, Schüler bis 18 Jahre: 4 €, Familien: 19 €, Schüler ab 19 Jahre, Auszubildende, Studenten, Schwerbehinderte: 6,50 €

Außerdem verschiedene Gruppentarife sowie Führungen

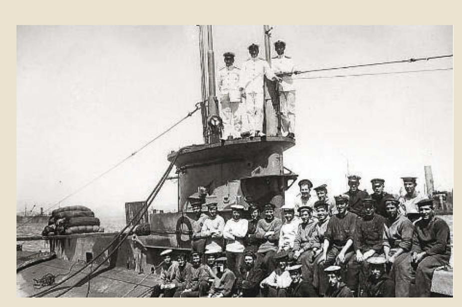


RELIKTE: Fundstücke vom Meeresboden geben dem Betrachter Rätsel auf. Foto: U. Kaack

WRACK-SCHICKSAL Minen-U-Boot E 24

Am 21. März 1916 lief das britische Minen-U-Boot zu seiner zweiten Feindfahrt aus. Es stieß an der Amrum-Bank vorbei in die Deutsche Bucht vor und legte seine tödliche Fracht in der Elbmündung aus. Die wurde am 27. März 1916 der VOLKSDORF zum Verhängnis, als das Minensuchboot der Kaiserlichen Marine auf eine von E 24 gelegte Mine lief und unterging. Auf der Rückreise nach England geriet das U-Boot unter dem Kommando von Lieutnant-Commander Naper und 33 Mann Besatzung an Bord selbst in eine deutsche Minensperre. Es sank am 24. oder 25. März 1916 zehn Seemeilen nordwestlich von Helgoland. Niemand überlebte. Das Boot wurde 1974 von einer Hamburger Bergungsfirma irrtümlich aus 40 Meter Tiefe gehoben. Die Spezialisten nahmen zunächst an, ein deutsches U-Boot gefunden zu haben, das in unmittelbarer Nähe auf dem Grund der Nordsee lag. Sie schleppten den Fund bei Nacht und Nebel nach Neuwerk- Reede. Erst am nächsten Tag wurde festgestellt, dass es sich um ein britisches U-Boot aus dem Ersten Weltkrieg handelte. Grund für den Fehler bei der Wrackidentifizierung war offenbar eine falsche Interpretation der Sonar- und Echolot-Daten.

Als die Briten von dem Vorfall erfuhren, waren sie „not amused“. Sie fanden die Bergung pietätlos und forderten E 24 zurück. Da England jedoch im Gegenzug nicht bereit war, deutsche U-Boote auszuliefern, verblieb das Boot in deutscher Hand. Über einen Zeitraum von mehreren Jahren wurde E 24 schrittweise in Cuxhaven verschrottet. Die sterblichen Überreste von 25 gefallenen britischen Marinesoldaten wurden an Bord des Wracks gefunden und auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg beerdigt. Das Hamburger Bergungsteam fand die Einstiegsluke des ganz aus Rotguss gefertigten und mit Messingblech ummantelten Turms von E 24 bei seiner Hebung 1974 in geöffnetem Zustand. Das lässt darauf schließen, dass das Boot den tödlichen Treffer während einer Überwasserfahrt erhielt.



SEEMANNSTOD: 25 britische Soldaten starben beim Untergang des Minen-U-Bootes E 24. Foto: Old Ship Pictures



TAUCHGANG: Wie ein Spaziergang am Meeresgrund mutet die Welt der Wracks an. Foto: U. Kaack

acht Tonnen schwere Reservepropeller der 1883 gesunkenen CIMBRIA. Die Geschichte des tragischen Untergangs des Auswandererschiffs mit 437 Opfern wird in der Ausstellung ebenso erzählt wie die des einzigen Überlebenden des Kleinen Kreuzers SMS CÖLN, der 76 Stunden lang in der Nordsee trieb. Die Besucher können das Drama in einer 360-Grad-Projektion schaudernd nachempfinden.

Weitere Exponate tauchen geheimnisvoll aus der Dunkelheit auf: der von Rost vernarbte Turm des britischen U-Bootes E 24 aus dem Ersten Weltkrieg, Wrackteile des 1912 nach einer Kollision auf der Elbe gesunkenen 6000-Tonnen-Stückgutfrachters VANDALIA sowie ein kompletter Raum mit teilweise alltäglichen und persönlichen Gegenständen, die in der Nordsee vor Cuxhaven geborgen wurden. Dramatisch und plastisch wird dem Betrachter vor Augen geführt, was für Tragödien sich nur wenige Seemeilen entfernt über den Deich hinweg abgespielt haben.

Seefahrt extrem

Ergänzt wir die Präsentation im „Windstärke 10“ durch die in Fachkreisen bekannte Privatsammlung von Peter Weber. Einst stellte er die umfangreiche Kollektion aus maritimen Antiquitäten, Modellen und Gemälden im „Kleinen Schifffahrtsmuseum“ in Duhnen aus. Nun haben Teile davon hier ein neues Zuhause gefunden und werden in jährlichem Wechsel zu verschiedenen Schwerpunktthemen gezeigt. Der Charakter des „Sammelsuriums“ mutet bei der Vielfalt der Exponate wie ein sympathisches Suchspiel an und bildet einen Kontrapunkt in der geradlinigen Gestaltung des neuen Museums.

„Windstärke 10“ zeigt die Extreme der Seefahrt und die Gefahren für Mensch und Schiff. Dabei setzen die Museumsmacher vor allem auf Filme und – zum Teil dramatisches – Fotomaterial. Ein wichtiges Gestaltungsmittel ist außerdem die Interaktivität, mit der alle Sinne angesprochen werden und den gehobenen Ansprüchen der Besucher Rechnung getragen wird.

Das Museum ist ebenerdig und kann auch von Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden. Zahlreiche Sitzmöglichkeiten in Form von Schiffsbänken bieten Gelegenheit für Pausen. Und natürlich wurde auch an das junge Publikum gedacht: Für kleine Besucher gibt es einen Spielbereich mit einem „Forscher-U-Boot“. Der Museumsshop im Foyer bietet weiterführende Informationen an, aber auch maritime Mitbringsel und Erinnerungsstücke. ⚓



VORBILD: Der Heckfänger OTTO FLOHR war Vorbild bei der Ausstellungsgestaltung. Foto: U. Kaack



RARITÄTEN: Uniformen berühmter U-Bootoffiziere sowie deren Auszeichnungen. Foto: U. Kaack

Dokumentierte Fakten und Schicksale

Ein Lebenswerk – deutsche U-Bootgeschichte

Hinter der Fassade verbirgt sich eine Faktensammlung über alle 1174 deutschen U-Boote des Zweiten Weltkrieges. Hinzu kommen umfassende Daten von den Einheiten der Kaiserlichen und Deutschen Marine und ein Museum. Von Ulf Kaack

Altenbruch bei Cuxhaven ist der Ort, der das kollektive Gedächtnis der Deutschen U-Bootwaffe beherbergt: das Traditionsarchiv Unterseeboote. Eine wissenschaftlich fundierte Sammlung, wie man ihresgleichen vergeblich sucht. Sie behandelt die Thematik ganzheitlich, indem hier nicht nur die technischen und historischen Fakten Einzug gefunden haben. Es wird auch den Menschen – U-Bootfahrern, Erfindern, Technikern, Strategen … – entsprechend Raum gegeben. Die beiden Schwerpunkte bilden die U-Boote der Kaiserlichen Marine sowie der Kriegsmarine. Doch umfasst das Archiv auch die Unterwassereinheiten der Bundeswehr, ausländischer Seestreitkräfte sowie ziviler Organisationen.

Das U-Boot-Archiv in der Kleinstadt hinter dem Nordseedeich ist vor allem das Lebenswerk eines Mannes: Horst Bredow. Der heute 89-Jährige hat in über sechs Jahrzehnten das U-Boot-Archiv geschaffen.

Geboren und aufgewachsen in Berlin, zieht es ihn schon früh aufs Wasser. Er teilt in den 1930er-Jahren die Begeisterung für die Marine, insbesondere für die neu entstandene U-Bootwaffe.

Im Jahr 1942 wird er Offiziersanwärter. Auf der Marineschule in Flensburg-Mürwik macht Horst Bredow mit überdurchschnittlichen Leistungen auf sich aufmerksam und erhält anschließend ein Bordkommando auf U 288.

Verwundet und überlebt

Das am 26. Juni 1943 in Dienst gestellte U 288 – ein bei der Vulkan Werft in Bremen-Vegesack gebautes Boot vom Typ VII C – befindet sich zu dieser Zeit in der Fronterprobung. Oberfähnrich Bredow wird zum Wachoffiziers-Lehrgang abkommandiert und hat das Glück, anschließend als WO-Schüler auf sein altes Boot zurückkehren zu können. Er absolviert eine Feindfahrt und wird bei einem Fliegerangriff durch einen Projektil-Split-

ter verwundet. Während er im Lazarett in Trondheim behandelt wird, geht U 288 erneut auf Feindfahrt – und kehrt nicht zurück.

Horst Bredow: „Das Boot operierte auf den Geleitzug JW 58. Am 3. April 1944 wurde es südöstlich der Bäreninsel im Nordmeer von Swordfish-Maschinen der Geleitträger ACTIVITY und TRACKER mit Bomben und Raketen angegriffen und versenkt. Niemand von meinen Kameraden hat überlebt."

Der junge Leutnant wird der Crew eines modernen XXI-Bootes zugeordnet, das aber nicht mehr fertiggestellt wird. Für ihn beginnt eine Odyssee von Norwegen über Griechenland bis nach Italien. Dort wird er Kommandant eines Minenräumbootes und sichert damit Versorgungskonvois im Mittelmeer. Nach der Kapitulation gerät er in Kriegsgefangenschaft und kehrt 1947 in seine Heimatstadt Berlin zurück. Er studiert Mathematik und Physik und wird Lehrer.

Schicksale geklärt

Unmittelbar nach seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft beginnt er mit Forschungen über das genaue Schicksal von U 288. Er nimmt Kontakt zu den Angehörigen seiner gefallenen Kameraden auf, sammelt Informationen und kann bei so manchem Schicksal Licht ins Dunkel bringen. Völlig unbeabsichtigt legt er so den Grundstein für das heutige U-Boot-Archiv.

„Das Ganze gewann unkontrolliert an Eigendynamik, und meine Person rückte immer mehr ins Zentrum des Informationsflusses", erinnert sich Horst Bredow. „Einerseits wurde ich zum Schicksal von U-Bootsoldaten und ihren Booten befragt, gleichzeitig kamen immer mehr Daten, Berichte und Hinweise bei mir an. Die habe ich gesammelt und dann irgendwann – als die Masse unüberschaubar zu werden drohte – damit begonnen, sie nach wissenschaftlichen Maßstäben aufzuarbeiten und zu archivieren."

Daraus erwächst im Laufe der Jahrzehnte eine gewaltige Sammlung. Spätestens mit Horst Bredows Pensionierung 1982 nimmt das Archiv uneingeschränkt professionelle Züge an. Von Berlin zieht er um nach Sylt. Auf dem Marinefliegerstützpunkt in Westerland findet sich ein Gebäude, in dem das zusammengetragene Material adäquat untergebracht werden kann. Ein nahezu idealer Arbeitsplatz für Bredows Forschungen, der aber nur wenige Jahre zur Verfügung steht. 1989 wird mit Altenbruch ein neuer und endgültiger Standort gefunden.



ORIGINAL: 8,8-cm-Bordkanone sowie verschiedene Munitionsvarianten im U-Boot-Museum. Foto: U. Kaack



BEWAHRER: Annemarie und Horst Bredow sind die Seelen des Archivs. Foto: U. Kaack

Stiftung als Basis

Bereits 1986 überführt Horst Bredow seine Privatsammlung in eine Stiftung, deren Geschäftsführung er übernimmt. Damit soll der gemeinnützige und öffentliche Charakter des Archivs unterstrichen werden, zugleich sollen seine Existenz und Fortführung langfristig gesichert werden. Bislang waren sämtliche Kosten aus der Privatschatulle des Ehepaars Bredow gedeckt worden, was natürlich irgendwann an Grenzen stieß. Durch die Stiftung fließen nun Spenden, durch den zusätzlich gegründeten Förderverein tragen außerdem Mitgliedsbeiträge sowie Sach- und Eigenleistungen zum wirtschaftlichen Betrieb bei.

Mittlerweile umfasst die historische Sammlung vier Gebäude, und längst müssen Horst Bredow und seine Ehefrau Annemarie die Arbeit nicht mehr alleine machen. Rund zwei Dutzend ehrenamtliche Mitarbeiter aus dem Förderkreis kümmern sich um die externen Anfragen, pflegen neue Dokumente ein und führen Besucher durch die Häuser. Eine wahre Sisyphos-Arbeit ist das Erfassen der Datenflut auf den Computern und das Digitalisieren des gesamten Materials.

Zu jedem U-Boot existiert im Archiv ein Vorgang in Form eines Ordners, in dem alle verfügbaren Informationen zusammengeführt sind: die Bootshistorie, technische Details, Besatzungslisten und mögliche



LESESTOFF: U-Bootliteratur aus der ganzen Welt ist im Archiv zu einer umfassenden Präsenzbibliothek zusammengeführt. Foto: U. Kaack



NEUZEIT: Exponate aus dem Bestand der Bundesmarine. Foto: U. Kaack

Hinweise über den Verbleib des Bootes. Praktisch gesehen ein Schmelztiegel aller greifbaren Daten. Dazu kommt ein umfangreiches Bildarchiv, das in seiner Summe mehr als 180 000 Fotos beinhaltet. „Einen großen Teil des Materials haben uns ehemalige U-Bootsoldaten oder deren Nachkommen zur Verfügung gestellt", erklärt Horst Bredow. „Weitere Quellen sind historische Archive, mit denen wir kooperieren, aber auch Werften, die Industrie oder Institutionen aus dem Ausland."

Im sogenannten Blauen Salon des Haupthauses, in dem außerdem zahlreiche Uniformteile und Auszeichnungen, unter anderem aus dem Besitz von Großadmiral Karl Dönitz, ausgestellt sind, befindet sich die umfangreiche Präsenzbibliothek. Sie umfasst U-Bootliteratur in mehreren Sprachen, technische Handbücher, Dienstvorschriften, Konstruktionspläne, Seekarten, Logbücher, Kriegstagebücher, Listen und Verzeichnisse zu allen erdenklichen Themen der militärischen und zivilen Unterwasserfahrt. Ähnlich umfangreich ist die Filmsammlung, in der bewegte Bilder in Form zeitgenössischer und neuzeitlicher Dokumentationen, aber auch TV-Beiträge, Spielfilme und Amateuraufnahmen zusammengetragen sind.

Einen historisch besonders wertvollen Schatz stellen die Kriegstagebücher der deutschen U-Boote aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg dar. Sie wurden nach dem Ende der Feindseligkeiten durch die Kriegs-

DREI FRAGEN AN: Jak P. Mallmann Showell

Er ist einer der international bekanntesten und renommiertesten Autoren im Bereich der Marinehistorie: Jak P. Mallmann Showell. Mehr als 50 Bücher hat der deutschstämmige Engländer über die Kriegsmarine verfasst, die meisten davon beschäftigen sich mit der U-Bootthematik. Viele seiner Titel wurden vom Deutschen ins Englische übertragen und von hiesigen Verlagen publiziert. SCHIFF CLASSIC-Autor Ulf Kaack traf den Engländer im U-Boot-Archiv in Altenbruch während seiner Recherchearbeiten für ein neues Buchprojekt.

Woher kommt Ihr Interesse an der Kriegsmarine und speziell an der U-Bootwaffe?

Mein Vater Jakob Mallmann kam am 17. Januar 1944 als Obermaschinist bei der Versenkung von U 377 im Atlantik ums Leben. Das war drei Monate vor meiner Geburt. Er ist der Grund für meinen schriftstellerischen Schwerpunkt. Meine Mutter heiratete später einen Engländer und seit 1954 lebe ich auf der Britischen Insel. Dort ist das Interesse an maritimen Themen enorm, viel größer als in Deutschland. Das gilt im Speziellen für die Marinegeschichte aller Nationen.



FORSCHER: Der britische Erfolgsautor ist häufig zu Gast im Archiv. Foto: U. Kaack

Ihr Erstlingswerk „U-Boote gegen England" erschien 1974 als Übersetzung in Deutschland und wurde aus dem Stand ein Bestseller. Wie erklären Sie sich diesen Erfolg?

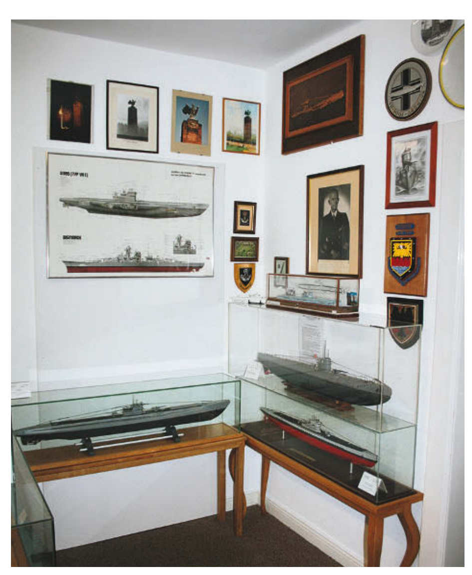
Ich schrieb das Buch Ende der 1960er-Jahre für einen englischen Verlag. Es gab damals riesiges Interesse an der Thematik, aber kaum wissenschaftliche Literatur über die deutschen U-Boote im Zweiten Weltkrieg. Viele Archive der Alliierten waren für Historiker nicht zugänglich und das Material in Deutschland war weder zentral gesammelt noch professionell aufgearbeitet. Technische Details, Besatzungs- und Bootslisten existierten kaum und waren häufig fehlerbehaftet. Es ist das Verdienst von Horst Bredow, dass sich diese Situation grundlegend verbessert hat. Im U-Boot-Archiv findet ein Historiker das Maximum an Wissen. Alles ist in sich logisch und professionell sortiert. Und es ist – das ist ganz wichtig – öffentlich und unkompliziert zugänglich.

Sie haben selbst auch Material ins Archiv eingebracht?

Man muss wissen, dass es sich hierbei nicht um ein klassisches Archiv handelt. Alle, die in Altenbruch arbeiten, bilden eine große Familie und bringen ihr ganzes Know-how mit ein. Geben und nehmen, jeder, wie er kann – so lautet die Devise. So konnte ich eine Vielzahl von Dokumenten und Informationen aus britischen Quellen beisteuern, beispielsweise aus dem Royal Navy Submarine Museum, dem Imperial War Museum oder aus dem Archiv von Bletchley Park. Es macht für einen Historiker natürlich Sinn, beide Seiten der Kriegsgegner miteinander abzugleichen, um die tatsächlichen Hintergründe zu verstehen. Beispiel Enigma: Noch Jahrzehnte nach Kriegsende war aufgrund der britischen Geheimhaltung gar nicht bekannt, dass die Alliierten die deutsche Funkverschlüsselung geknackt hatten. Das führte bei den Historikern zu völligen Fehlinterpretationen der hohen U-Bootverlustzahlen.



WERTVOLL: Kriegstagebücher beider Weltkriege auf Mikrofilm. Foto: U. Kaack



EXPONATE: Modelle und Erinnerungsstücke füllen das Museum. Foto: U. Kaack

gegner beschlagnahmt und lagerten mehrere Jahrzehnte lang in britischen und US-amerikanischen Archiven. In Altenbruch stehen diese wertvollen Dokumente als Mikrofilme zur Verfügung.

Eine weitere Perle ist der Nachlass von Christoph Aschmoneit, der allein einen ganzen Raum füllt. Aschmoneit gilt von 1938 bis in die 1970er-Jahre hinein als der führende deutsche U-Bootkonstrukteur. Er hat dem Archiv eine Flut von technischen Dokumenten und Konstruktionszeichnungen hinterlassen.

Museale Sammlung

Nicht nur Dokumente und Fotos sind dem U-Boot-Archiv in sechs Jahrzehnten übergeben worden. Diverse Erinnerungsstücke, Ausrüstungsgegenstände, Uniformen, Auszeichnungen und so weiter werden in einem separaten Gebäude, dem U-Boot-Museum, ausgestellt. Gerade die persönlichen Dinge der U-Bootfahrer geben den Blick frei auf die menschliche Facette des ansonsten so militärtechnisch dominierten Themas. Ein Raum widmet sich ganz der Kaiserlichen Marine und ist mit Exponaten aus den Nachlässen der U-Bootkommandanten Otto Weddigen und Arnauld de la Perière ausstaffiert. Eine Armada von Modellen liefert Auskunft über die technische Entwicklung von den Anfängen bis in die Neuzeit. Besichtigungen des U-Boot-Museums bedürfen vorab einer terminlichen Vereinbarung.

Das U-Boot-Archiv genießt international hohes Ansehen. Es wird von Wissenschaftlern, Historikern und Journalisten aus der ganzen Welt genutzt, aber auch von privaten Forschern, die auf den Spuren ihrer Familiengeschichte sind. „Die Stiftung verfügt über Repräsentanten in den wichtigsten Ländern der Erde, diverse Male haben bei uns internationale Filmteams gedreht – vor allem aus den USA, Kanada, England und Japan“, freut sich Horst Bredow über den Zuspruch. „Leider genießt unsere Arbeit im eigenen Lande bei Weitem nicht das Ansehen und den hohen Stellenwert wie im Ausland.“

Dabei erfreut es sich trotz des Fortschreitens der Zeit eines stetig steigenden Interesses. Der Wachstumsprozess innerhalb des Archivs ist noch lange nicht beendet und – das ist auf alle Fälle sichergestellt – wird auch von der nachfolgenden Generation weitergetragen. „In aller Regelmäßigkeit werden uns Nachlässe von U-Bootfahrern und auch Technikern überlassen“, freut sich Horst Bredow über die Vitalität seines Lebenswerkes.

Bewahren und fortschreiben

Für seine Arbeit wurde der Archivgründer mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. „Auf den Orden bilde ich mir nicht viel ein, wohl aber auf die Begründung für die Verleihung“, sagt Bredow. „Für die Zusammenführung ehemaliger Gegner und die Betreuung von Hinterbliebenen, so lautete das damalige Argument von offizieller Seite. Genau das ist bis heute der Motor meines Handelns!“

„Jeder Krieg ist ein verlorener Krieg“ – dieser Sinnspruch hängt über der Tür zum U-Boot-Archiv. Und es ist das Motto, das auch Horst Bredow treibt: „Diesen Satz hat einst mein Kommandant auf U 288 formuliert, vor dessen Haltung ich bis heute höchsten Respekt habe. Ich habe diesen Satz für mich und meine Arbeit verinnerlicht“, sagt der 89-Jährige und fährt fort: „Diesen Geist trägt auch das Archiv. Es soll erinnern, mahnen und das Wissen um die Unterseeboote aller Nationen konservieren und fortschreiben.“ ⚓

KONTAKT UND INFORMATIONEN

Offenes Archiv
Das U-Boot-Archiv in Altenbruch ist Anlaufstelle für Menschen mit unterschiedlichen Interessen. Hier finden Familienangehörige Informationen über das Schicksal ihrer Angehörigen und Wissenschaftler, Historiker und Journalisten recherchieren für Publikationen und Forschungsprojekte. Es leistet wertvolle Unterstützung bei der Katalogisierung von Wrackfunden. Filmteams finden hier authentische Dokumentationen für ihre Produktionen. Die Anfragen werden von den Archiv-Mitarbeitern postalisch oder per E-Mail bearbeitet. Der Bereich Online-Recherche wird seit dem vergangenen Jahr schrittweise ausgebaut. Weiterhin besteht die Möglichkeit, nach einer fachlichen Einweisung die Dokumente selbstständig im Archiv zu sichten. Entsprechende Arbeitsplätze, Material und – für Helfer aus dem Kreis des Fördervereins – auch Übernachtungsmöglichkeit stehen zur Verfügung. Die erhobenen Recherche-Gebühren dienen zur Deckung der Betriebskosten des U-Boot-Archivs.

Wichtig: Spenden und aktive Mitarbeit
Der Freundeskreis Traditionsarchiv Unterseeboote e.V. – kurz FTU – ist ein Förderverein zur langfristigen Sicherung der Institution U-Boot-Archiv. Rund drei Viertel der 630 Mitglieder sind jünger als 50 Jahre und betrachten die Materie aus einem sachlichen, emotionsfreien und unpolitischen Blickwinkel. Sie sehen in erster Linie ihre Aufgabe darin, das Archiv materiell abzusichern und die wirtschaftliche Verantwortung zu tragen. Der FTU steht neuen Mitgliedern, die sich aktiv oder passiv einbringen wollen, jederzeit offen und freut sich über jeden Interessenten an der umfangreichen U-Bootthematik.

Deutsches U-Boot-Museum



Lange Straße 1,
27478 Cuxhaven-Altenbruch
Tel.: 0 47 22/3 22
E-Mail: uboot-archiv-altenbruch@web.de
Internet: www.deutsches-u-boot-museum.com, www.dubm.de

Geschichte der Orientierung und Kursbestimmung

Navigationsinstrumente



Ein opulent gestaltetes Werk über die Geschichte der Orientierung und Kursbestimmung auf den Weltmeeren stellt auf 216 Seiten der Prachtband „Navigation durch die Jahrhunderte“ dar. Carlo Borlenghi und Gianni Gini entführen den Leser in die versunkene Welt der nautischen Instrumente – von Astrolabium bis Zirkel. Doch handelt es sich hierbei keinesfalls um ein pragmatisches Sachbuch zum Umgang mit den einzelnen Instrumenten. Vielmehr sind diese mit der Kamera meisterhaft in Szene gesetzt: Oktant, Chronometer, Fernrohr, Sonnenuhr, Anemometer … Die Texte erzählen ihre Geschichte und von ihrer praktischen Handhabung vor langer Zeit. Darüber hinaus berichten die beiden italienischen Autoren in lebendiger Weise von Begebenheiten aus der Geschichte der Seefahrt in längst vergangenen Epochen und verhindern, dass die dargestellten Navigationsmittel allzu abstrakt bleiben. Die oftmals verblüffenden und manchmal auch höchst amüsanten Details aus der frühen Zeit der christlichen Seefahrt machen einen nicht unbeträchtlichen Reiz des Bandes aus. Auszüge aus den Logbüchern von James Cook und Faksimiles historischer Seekarten bilden die Juwelen dieses brillanten und interessanten Bandes.

Es handelt sich hierbei durchaus um ein spannendes Lesebuch, das auf höchstem künstlerischem Niveau gestaltet ist. Ein Schatz mit Unterhaltungswert und zudem eine Ikone in der heimischen Bibliothek. Keinesfalls will es als Sachbuch zur ausschließlich nautischen Wissensvermittlung verstanden werden, sondern als geschichtliche Lektüre mit Anspruch. *Ulf Kaack*

Gini, Gianni/Borlenghi, Carlo:
Navigation durch die Jahrhunderte.
Nautische Instrumente von Astrolabium bis Zirkel.
216 Seiten, 187 meist farbige Fotos und Abbildungen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld 2013, ISBN 978-3768835473

William F. Gibbs und die UNITED STATES

A Man and his Ship

Ein dickes Buch über einen Schiffsarchitekten, gut recherchiert, zudem spannend und lesbar? In Deutschland undenkbar, nicht so in den USA. Steven Ujifusas Biografie spiegelt am Beispiel des überragenden Schiffsdesigners William F. Gibbs die große Zeit der Ozeanriesen und eines Mannes, der von der Idee besessen war, den besten Liner der Welt zu bauen. Das gelang ihm 1952 mit der UNITED STATES, die auf ihrer Jungfernreise souverän das Blaue Band des Nordatlantiks eroberte. Erst nach fünf Jahren war Gibbs' revolutionärer Entwurf fertig; fast zweieinhalb Jahre dauerte der Bau im geheimen Dock in Newport News. Heraus kam ein technisches Meisterwerk voller Kraft und Eleganz. Nur ein Drittel der horrenden Kosten musste die Reederei aufbringen, den Rest übernahm die Regierung. Dafür hatte sie im Fall des Falles den schnellsten Truppentransporter der Welt.

Für Gibbs war die UNITED STATES der Höhepunkt einer bemerkenswerten Karriere in schwierigen Zeiten. Harvard verließ er ohne Abschluss: Die Pläne britischer Schlachtschiffe hatten ihn interessiert, die Feinheiten des US-Rechts nicht. An der Columbia Law School schaffte er dennoch den Master, doch den frischgebackenen Anwalt und seinen Bruder faszinierten neuartige Liner. Nach dem Ersten Weltkrieg gründeten sie ein Konstruktionsbüro in New York. Ihr erster Auftrag war 1922 der Umbau der an die USA abgetretenen VATERLAND in die LEVIATHAN. Weil Blohm & Voss eine Million Dollar für die Pläne forderte, schickte William F. Gibbs über hundert Technische Zeichner durch das Schiff, um es neu zu vermessen und ihm danach eine stark amerikanisierte Ausstattung zu verpassen.

Ab 1925 entwarf Gibbs große Liner für den Hawaii-Dienst der Matson Line, ab 1930 die kleine SANTA-Klasse für die Grace Line und im Jahr 1940 die hübsche AMERICA, die in den 1950er-Jahren wie ihre große Schwester die Columbuskaje in Bremerhaven anlief. Gibbs entwickelte effiziente Rumpfformen und Antriebe sowie rationelle Produktionsmethoden. Zwischen 1940 und 1946 stammten fast zwei Drittel der Handels- und sogar drei Viertel der US-Marineschiffe von ihm, darunter die Zerstörer der FLETCHER-Klasse und die legendären LIBERTY-Frachter. Schon im September 1942 schaffte es der hagere Mann mit dem breitkrempigen Hut und der Blechbrille auf die Titelseite des US-Magazins TIME.

Gibbs starb 1967. So musste er nicht mehr erleben, wie sein Traumschiff 1969 nach nur etwas mehr als einem Jahrzehnt ein letztes Mal den Atlantik von Bremerhaven nach New York überquerte und seitdem verrottet.

Steven Ujifusa hat einen Berg von Fakten und Geschichten zusammengetragen und sie souverän erzählt. Er porträtiert nicht nur einen bemerkenswerten Mann und seine wegweisenden Schiffe, sondern fängt auch wirtschaftliche, politische und technische Entwicklungen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein. Mit seinem Buch bringt er uns eine Ära der US-Schifffahrtsgeschichte zurück.

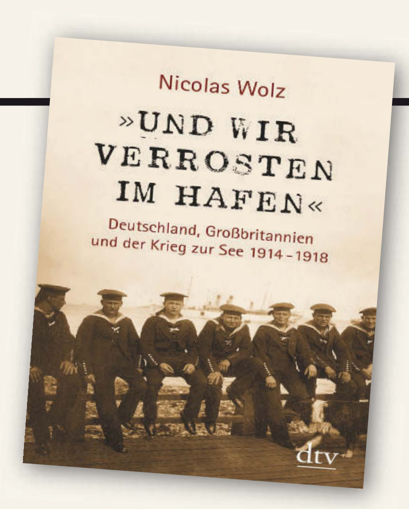
Ujifusa, Steven:
A Man and His Ship. America's Greatest Naval Architect and His Quest to Build the S.S. United States.
437 Seiten, zahlreiche Abbildungen, New York 2012, ISBN 978 1451645071

Der Erste Weltkrieg zur See im Zeitzeugenblick

Marinesoldaten, zur Untätigkeit genötigt

Mittelmeer-Einsatz und Entkommen der GOEBEN, die Seegefechte des Grafen Spee vor Coronel und den Falklandinseln, die Schlachten auf der Doggerbank und im Skagerrak – das sind die wenigen Einsätze der Kaiserlichen Flotte im Ersten Weltkrieg. Zu ihrer Geschichte gehören auch der U-Boot-krieg, die Matrosenmeutereien 1917 und 1918 und die Selbstversenkung in Scapa Flow. Durch diese Chronologie führt der Autor den Leser – und das ist das Besondere dieses Buches – anhand von Zitaten deutscher und britischer Zeitzeugen aller Dienstgrade, Zitate vor allem aus den Perioden zwischen den erwähnten Kriegsereignissen, wenn die Flotte, was die meiste Zeit der Fall war, untätig in Wilhelmshaven oder Kiel lag. Am ehesten lockten Erfolge bei der neuen U-Bootwaffe, die zunächst noch als hinterhältiges Kriegsmittel eher skeptisch betrachtet wurde. Das Buch befasst sich abwägend mit dem Ehrbegriff des Offizierskorps, wonach dem Untergang mit wehender Flagge im Falle der Niederlage die Priorität zukam. Kurz beleuchtet der Autor in seinem zügig lesbaren Text die Flottenrüstung der Vorkriegszeit, die der Marine starkes Selbstbewusstsein und Stolz einflößten, was enttäuscht wurde, und die niedergeschlagene Stimmung nach dem verlorenen Krieg. Aus Marinekreisen gingen keine Enthusiasten für die Republik hervor.

Rainer Schubert



Wolz, Nicolas:
„Und wir verrosten im Hafen“. Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914–1918.
352 Seiten, zahlreiche S/W-Abbildungen, dtv Deutscher Taschenbuch Verlag, 2013, ISBN 978 3423280259

Erster Band einer Trilogie der gebauten Schiffe bei HDW

Über die Nachkriegsgeschichte des Schiffbaus

Das umfangreiche und reich bebilderte Werk von Hans H. Meyer, Diplom Ingenieur und Schiffbauer, behandelt in deutscher und englischer Sprache die Geschichte der Kieler Howaldtswerke AG (KHW) und im Besonderen die dort im Zeitraum von 1945 bis 1967 entstandenen Schiffe. Dargestellt werden die Schiffe, geordnet nach dem Jahr des Baus und der Baunummer, mit ihren technischen Daten, Fotos und ihrer Historie. Daneben wird auch die Werftgeschichte kurz besprochen, von der fast vollständigen Vernichtung im Zweiten Weltkrieg bis zu den Hochzeiten des Schiffbaus in den 1960er-Jahren.

Das Buch ist sowohl für an Handelsschiffen interessierte Leser als auch für Freunde der Marine von Interesse. Neben dem Bau von Handelsschiffen hat KHW im angegebenen Zeitraum 18 Korvetten zu Walfangbooten und zum Beispiel eine Fregatte zur Yacht für Reeder-Legende Aristote Onassis umgebaut.

Auch die Bundesmarine kommt in dem Buch nicht zu kurz, denn KHW hat im Betrachtungszeitraum auch die U-Boote WILHELM BAUER (Typ XXI) sowie HAI und HECHT (Typ XXIII) wiederhergestellt und 18 weitere U-Boote neu gebaut. Das Werk gibt tiefe Einblicke in die Entwicklung des Schiffbaus und der Schifffahrt in den beiden Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg. *Ronald Hopp*

Meyer, Hans H.:
Die Schiffe von Howaldt und HDW.
446 Seiten, 474 Fotos und 379 Skizzen, Deutsches Schiffahrtsmuseum/Oceanum Verlag, Wiefelstede 2013 ISBN 978 3869270715

Die Schiffe der DDR-Volksmarine

Bis auf U-Boote jede Klasse im Sortiment

Das galt natürlich nur ab Fregatte abwärts. Die Schiffsgrößenobergrenze ergab sich für die Volksmarine genauso wie seinerzeit für die Bundesmarine, die mit Zerstörern als größte Kriegsschiffeinheit aufwarten konnte. Eingebunden in die Machtvorstellungen ihrer Führungsnationen im Warschauer Pakt und in der NATO sowie in die Seekriegsstrategie des „Kalten Krieges“, hatte die Schiffsausstattung der Marinen beider deutscher Staaten eine gewisse Parallelität. Nicht nur die Entstehungs-, Einsatz- und Verbleibsgeschichte, ausgestattet mit Tabellen der technischen Schiffs- und Bootsdaten, machen dieses Buch zur Notwendigkeit für Marineinteressierte. Als Typenatlas, im wahren Sinn des Wortes, erfüllt die Überblicksqualität des Werkes seinen besonderen Zweck. Orientierung und Entdeckung eines „weißen Flecks“ auf der DDR-Militärgeschichtskarte. Kompakte Informationen, gepaart mit ausgesuchtem Bildmaterial, das sicherlich nicht einfach zu beschaffen war, verfüllen eine große Lücke in der Sachliteratur zur Geschichte der Volksmarine und ihrer Kampfschiffe. *Jörg-M. Hormann*

Kaack, Ulf:
Die Schiffe der Volksmarine 1960–1990. Typenatlas NVA.
136 Seiten, 240 Abbildungen, Geramond Verlag, München 2013, ISBN 978 3862456499

1858 wird das erste transatlantische Telegrafiekabel verlegt

Der Draht von der Alten zur Neuen Welt



Das erste transatlantische Telegrafiekabel wurde 1858 von der amerikanischen USS NIAGARA und der englischen HMS AGAMEMNON verlegt. Beide Kriegsschiffe waren Dampfsegelschiffe, die für die neue Aufgabe der Kabelverlegung umgebaut und neu ausgerüstet werden mussten. 4000 Kilometer Kabel verbanden Valentia in Irland mit Neufundland. Vom 10. August bis 1. September 1858 wurden 400 Nachrichten mit 1474 Wörtern von England nach USA übermittelt und 2885 Wörter in die Gegenrichtung, dann brach die Verbindung ab. Verständnisprobleme und technische Anweisungen machten den größten Teil der Kommunikation durch das Erstkabel aus. Die Elektrizitätslehre steckte noch in den Anfängen, das Tiefenprofil des Nordatlantik war weitgehend unbekannt und man war über den zerklüfteten Meeresboden sehr erstaunt. Christian Holtorf bleibt bei der Darstellung des Erkenntnisfortschritts der Elektrophysik und Ozeanografie nicht stehen, sondern beleuchtet detailliert und spannend die Sozial-, Kultur-, Wissenschafts- und Medizingeschichte, die in Großbritannien und den USA zur erfolgreichen Entwicklung der elektrischen Telegrafie führte. In drei Kapiteln gelingt es dem Autor, die „Konstruktionen des Raumes“ und die Überwindung von Raum und Zeit, die „Aporien der Beschleunigung“ und die „Ökonomie der Globalisierung“ in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Geschichte des produktiven Scheiterns der ersten Atlantikkabelverbindung zu erzählen. Der spätere Erfolg wurde erst möglich, als die Menschen den atlantischen Raum erforscht, vermessen und zu kontrollieren gelernt hatten. Die von Christian Holtorf mit dem „ersten Draht zur Neuen Welt“ gebotene Lektion gegenüber medienutopischen und medienkritischen Versprechen lässt sich durchaus auch auf die heutige Interneteuphorie und -kritik übertragen. Auch deshalb kann die Lektüre dem nachdenklichen Leser sehr empfohlen werden.

Sigurd Hess

Holtorf, Christian:
Der erste Draht zur Neuen Welt.
352 Seiten, 33 Abbildung, Wallstein Verlag, Göttingen 2013, ISBN 978-3835312425

Tagebuchaufzeichnungen eines Zeitzeugen

Mit dem Minensuchboot 575 im Einsatz

Der Lehrer Woldemar Steinmüller – Jahrgang 1904 – meldete sich 1938 freiwillig als Funker bei der Kriegsmarine. Folgerichtig wurde er am 3. September 1939 eingezogen und diente bis 1945 auf verschiedenen Kommandos an Bord und an Land. Bei Kriegsende war er Leutnant zur See des Marinenachrichtendienstes (MN).

Im vorliegenden Buch hat sein Sohn nun die Tagebuchaufzeichnungen seines Vaters aus dessen Dienstzeit auf dem alten Minensuchboot M 575 vom 1. März 1941 bis zum 24. Mai 1942 veröffentlicht. Ziemlich kühl und nüchtern wird die Knochenarbeit beim Minenräumen beschrieben und die unkalkulierbare Bedrohung durch Minensperren, denen auch zwei Boote der Flottille zum Opfer fallen. Fast schon Alltag sind die Luftangriffe. Die Routine – wohl auch die Monotonie – des Borddienstes, das Gefühl des Geborgenseins im Kreis der Kameraden und ein ungebrochener Lebensoptimismus helfen über das Kriegsdasein hinweg.

Veröffentlichungen von Tagebuchaufzeichnungen der Dabeigewesenen sind immer lesenswert und schon allein deswegen zu begrüßen, um einer bisweilen zu großen Aktengläubigkeit entgegenzutreten.

Eberhard Kliem

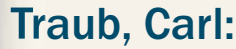
Steinmüller, Woldemar:
Minensuchboot M 575 im Einsatz auf der Ostsee. Kriegstagebücher 1941–1942.
421 Seiten, 12 S/W-Abbildungen, Verlag Ludwig, 2013, ISBN 978 3863952077

Auf Reisen wie „Sindbad, der Seefahrer“

Südsee-Tagebuch eines Kaufmanns

Am 27. August 1845 schifft sich der junge Bremer Kaufmann Carl Traub auf der Brigg ARION ein. Ziel sind die Inseln der polynesische Südsee, wo man im Tauschhandel das begehrte Kokosöl erwerben will. Nach drei Jahren kehrt Traub zurück. Neben dem kaufmännischen und finanziellen Erfolg bringt er ein Reisetagebuch mit, das nun Volker Harms von der Universität Tübingen in einer Publikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums der maritimen Leserschaft vorstellt. Beim Lesen der Erlebnisse des Kaufmanns fühlt man sich bisweilen an „Sindbad, den Seefahrer“ erinnert, doch auch an Reiseberichte von Cook, Darwin oder Humboldt mit ihren ethnografischen Erkenntnissen. Die Schilderung seemännischer und navigatorischer Erlebnisse und Erscheinungen lassen ebenfalls die harte Schifffahrt auf Segelschiffen unter den damals noch unsicheren kartografischen Bedingungen plastisch hervortreten. Und deutlich wird auch, dass schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts der erfolgreiche Handel über See Reichtum und Wohlstand hervorbrachte, aber auch den eigenen Horizont erweiterte, dabei Liberalität und Toleranz förderte. Ein lesenswertes Buch!

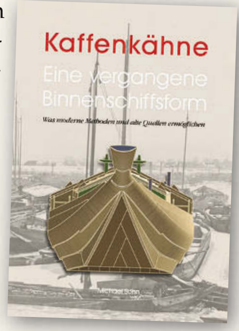
Eberhard Kliem



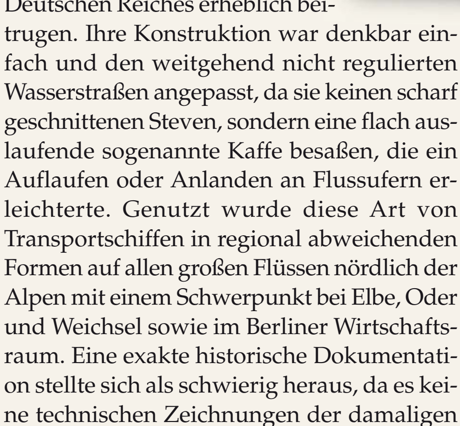
Traub, Carl:
Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848).
204 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Deutsches Schiffahrtsmuseum/ Oceanum Verlag, Wiefelstede, 2012

Kaffenkähne – eine vergangene Binnenschiffsform

Computergenerierte Wiederbelebung



Der Autor beschäftigt sich in seiner Untersuchung mit einer besonderen Form von antriebslosen Frachtschiffen, die im 18. und 19. Jahrhundert in großem Umfang Güter aller Art auf den deutschen und europäischen Binnenwasserstraßen transportierten und damit zum wirtschaftlichen Aufschwung insbesondere des 1871 gegründeten Deutschen Reiches erheblich beitrugen. Ihre Konstruktion war denkbar einfach und den weitgehend nicht regulierten Wasserstraßen angepasst, da sie keinen scharf geschnittenen Steven, sondern eine flach auslaufende sogenannte Kaffe besaßen, die ein Auflaufen oder Anlanden an Flussufern erleichterte. Genutzt wurde diese Art von Transportschiffen in regional abweichenden Formen auf allen großen Flüssen nördlich der Alpen mit einem Schwerpunkt bei Elbe, Oder und Weichsel sowie im Berliner Wirtschaftsraum. Eine exakte historische Dokumentation stellte sich als schwierig heraus, da es keine technischen Zeichnungen der damaligen Schiffbauer gibt, maßstabsgetreue Modelle selten sind und vorhandene Fotografien die Kaffenkähne meist nur als Nebenprodukt eines anderen Hauptmotivs zeigen. Auch die Funde gesunkener Kaffenkähnen im Werbellinsee sind wenig erhellend. Der Autor hat daher seine beruflichen Kenntnisse als Designer genutzt, um auf der Basis des bisher vorhandenen Wissens computergenerierte Modelle der verschieden Bauarten zu entwerfen, zu vervollständigen und damit wieder lebendig werden zu lassen. Schiffshistoriker können sich nun anhand von farbige Grafiken und großformatigen Fotos ein Bild eines Schifftyps machen, der eigentlich schon untergegangen war. *Eberhard Kliem*



Sohn, Michael:
Kaffenkähne. Eine vergangene Schiffsform. Was moderne Methoden und alte Quellen ermöglichen.
144 Seiten, 200 Graphiken und Abbildungen, Eigenverlag, Hennigsdorf 2013,
ISBN 978 3000416590

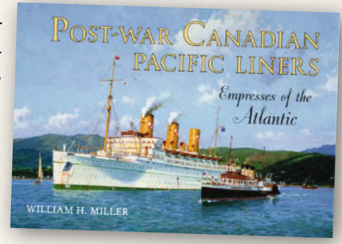
„Empresses of the Atlantic“

Post-War Canadian Pacific Liners

Der Transatlantikdienst zwischen Europa und Kanada stand stets im Schatten der New York-Route. Die Canadian Pacific Line in Montreal war die wohl bedeutendste Reederei, deren Schiffe den St. Lorenz-Strom mit Europa verbanden, in der Regel mit Liverpool. Kennzeichen der schneeweißen EMPRESS OF THE ATLANTIC waren gelbe Schornsteine mit rot-weißen Quadraten an jeder Seite. Trotz des Niedergangs der Fahrgastschifffahrt auf dem Nordatlantik stellte die Reederei in den 50er-Jahren noch Neubauten in Dienst, zuletzt die elegante EMPRESS OF CANADA.

Miller porträtiert die Schiffe in meist kurzen Texten, in denen er gelegentlich interessante Seitenblicke auf die jeweilige Konkurrenz wirft und auch ihr Schicksal nach dem Ende ihres CP-Liniendienstes aufzeigt. Aus deutscher Sicht ist die 1930 gebaute EMPRESS OF SCOTLAND besonders interessant, die im Jahr 1958 in Hamburg zur HANSEATIC der Hamburg-Atlantic Linie umgebaut wurde, die außen geschickt modernisiert wurde, im Inneren aber ein CP-Liner blieb. Ihr gönnt Miller erfreulicherweise den umfangreichsten Textbeitrag dieses Buches.

Mit fast 140 vielfältigen Illustrationen – vom Schwarz-Weiß-Foto bis hin zum prächtigen Gemälde – ist das Paperback üppig ausgestattet. Auch die Einrichtung der Liner wird in vielen Fotos und mit zeitgenössischen Prospekten angemessen dokumentiert. Einige Abbildungen sind jedoch zu klein geraten, manch andere unscharf. *Harald Focke*



Miller, William H.:
Post-War Canadian Pacific Liners. Empresses of the Atlantic.
128 Seiten, 170 Abbildungen, Amberley, Stroud 2013,
ISBN 978 1445621371

LESELISTE

Diese Aufstellung enthält in Fortsetzung Studien, Sammelbände sowie Sach- und Handbücher, deren Lektüre ein besseres Verständnis maritimer Aspekte der Außen- und Sicherheitspolitik sowie der neueren deutschen Geschichte unter besonderer Berücksichtigung des Maritimen zum Ergebnis hat. Die Anzahl der bis zu drei Sterne symbolisieren den „Schwierigkeitsgrad“ der Werke. Sie sind mit der Auswahl nicht einverstanden, möchten Feedback geben oder ein weiteres Werk vorschlagen? Gerne! E-Mail: redaktion@schiffclassic.de

Graul, Jens/Hartwig, Dieter (Hrsg.):
Von den Historikern für die Flotte.
208 Seiten, Winkler Verlag,
Bochum 2010
Typ: Sammelband
Anspruch: *
Reflexionen über die Entstehung und Durchführung der jährlichen Historisch-Taktischen-Tagung (HiTaTa) und die anhaltende Bedeutung der Marine- und Militärgeschichte für die Traditionsbildung in der Marine und deren notwendige Auseinandersetzung mit ihrer Geschichte. Anregend hinsichtlich der Frage, wie eine solche Veranstaltung nach der Auflösung des Flottenkommandos organisatorischen und inhaltlichen Bestand haben kann.

Grove, Erik:
The Future of Seapower.
280 Seiten, Naval Press Institute,
Annapolis 1990
Typ: Sachbuch
Anspruch: ***
Ein zwar älteres, aber lesenswertes und übersichtliches Sachbuch, das zum Ende des Kalten Krieges publiziert wurde und sich mit Fragen der maritimen Strategie und Theorie befasst.

Churchill, Winston:
Weltkrisis 1911–1914.
400 Seiten, Verlag Koehler,
Leipzig 1924
Typ: Sachbuch
Anspruch: **
Es ist durchaus anregend, ein 1924 erschienenes Buch von einem der Hauptakteure bei Kriegsausbruch 1914 und dessen Sicht der Dinge zu lesen. Dies insbesondere unter dem Aspekt neuester Forschungsergebnisse und Bewertungen aus der Feder vorwiegend angelsächsischer Historiker. Das Buch besticht durch klare Sprache und seltene Dokumente.

OBJEKT DER BEGIERDE: „Im Kampfgebiet des Atlantik" von Claus Bergen faszinierte auf deutscher und amerikanischer Seite, Admirale und U-Bootkommandanten gleichermaßen.
Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann, VG-Bildkunst 2014

Aus einer US-Admiralsmesse ins DHM-Museumsmagazin

Schicksal eines berühmten U-Boot-Gemäldes

In der Großen Deutschen Kunstausstellung von 1941 ist Claus Bergens Ölgemälde der Blickfang, das zum atmosphärischen Hintergrund in einer amerikanischen Admiralsmesse aufsteigt und heute im Museumsmagazin verstaubt. Von Michael Blenhorst

Claus Bergens Bildmotiv „Im Kampfgebiet des Atlantik" ist im Original ein Ölgemälde auf Leinwand mit den stattlichen Abmessungen von 1,4 x 3,8 Metern. Neugierig und einigermaßen erstaunt steht Korvettenkapitän a. D. Georg-Wilhelm Schulz (1906–1986), ehemaliger Kommandant von U 124, im Sommer 1982 vor Bergens Atlantikpanorama mit „seinem Boot". Er besucht eine Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. Vom 24. April bis 26. September präsentiert das Museum zehn aus den USA restituierte, großformatige Gemälde des berühmten Marinemalers bei sehr durchwachsenem Politikecho der Öffentlichkeit. Schulz sieht Bergens Gemälde zum ersten Mal. Er ist gerührt, denn das Motiv „Im Kampfgebiet des Atlantik" hängt in moderaten Abmessungen als Künstlerkopie mit besonderer Geschichte bei ihm zu Hause in Hamburg.



ZENTRALER BLICKFANG: **Die Flaggoffiziersmesse im Hauptquartier der US-Atlantikflotte in Norfolk, Virginia, ist um das Gemälde herumgebaut.** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Notizen eines Kommandanten

Einen Tag nach dem Besuch der Ausstellung am 24. Juni 1982 notiert er Folgendes: „(…) Skizze wurde nach meiner Ansicht beim Einlaufen von U 124 am 1.5.41 in Lorient vom Maler Claus Bergen gemacht. Die Brückenwache sah auf dem Begleitschiff einen Maler bei der Arbeit. Nach dem Einlaufen erkundigte ich mich und hörte, dass Claus Bergen im Stützpunkt sei. Im Herbst war Dr. Theiss

in München und hörte (ob von Claus Bergen oder anderweitig, ist nicht klar), dass das Bild „Im Kampfgebiet des Atlantik“ nach Vorlage einer Skizze von U 124 gemacht worden sei. Dr. Theiss fragte nach dem Preis, worauf ihm geantwortet wurde RM 8000. Da ihm dieser Preis zu hoch war, gab er einem Münchener Maler (Pietsch) den Auftrag, dieses Bild zu kopieren. Diese Kopie erhielt ich zum Geschenk.“

Commander Submarine Force
United States Atlantic Fleet
Norfolk 11, Virginia

28 March 1961

Professor Claus Bergen
13D, Lenggries/Obb
Haus Bergen
Pointweg 5,
West Germany

My dear Professor:

It may be of interest to you to know that your work entitled "U-boat in the Atlantic" is the focal point of the new flag wardroom in Commander Submarine Force Atlantic Fleet Headquarters in Norfolk, Virginia.

We are very proud of your fine painting and have, in fact, designed this room around it.

It is more than a beautiful painting for in it you have captured one of the moods of the North Atlantic and something of the mystic of taking a submarine to sea in her.

I would be honored if you would have lunch with me and my Staff and see your work should you ever happen to be in this area.

Sincerely,

E. W. Grenfell
E. W. GRENFELL
Vice Admiral, U. S. Navy

WIEDER AUFGETAUCHT: Ein Brief von Vizeadmiral E. W. Grenfell informierte Claus Bergen im März 1961 über den Verbleib von „Im Kampfgebiet des Atlantiks“. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

Inspiration vor Ort

Dass Claus Bergen sich bei seinem Studienbesuch im U-Bootstützpunkt Lorient, den er mit Tagebuchaufzeichnungen vom 20. Juni bis 6. Juli 1941 dokumentiert, für viele zukünftige U-Bootmotive inspirieren lässt, steht außer Frage. Aber dieses Gemälde hat mit seinem Besuch nichts zu tun. Schon Wochen vor Bergens Reiseantritt am 18. Juni ist das Gemälde zur Großen Deutschen Kunstausstellung von 1941 in München eingeliefert. Zum angenommenen Skizzierdatum in Lorient, Mitte Juli, hängt es im Saal 9 im Haus der Deutschen Kunst bereits auf dem Nagel. Der Katalog der Ausstellung mit einer schwarz-weißen Abbildung auf der Seite 12 im Bildteil ist gedruckt und die Eröffnung der Ausstellung am 26. Juli 1941 in der Presse großartig angekündigt.

Mit seinen Meterabmessungen erweist sich Bergens Ölgemälde in Bremerhaven nicht gerade als wohnzimmerfreundlicher Wandschmuck über dem Sofa. Bei den Dimensionen mag Korvettenkapitän Schulz vielleicht froh gewesen sein, dass das geplante Geschenk seiner Kameraden an ihm vorübergeht. Zu Hause kann er sich über die motivgleiche Kopie mit zweckmäßigem Format erfreuen.

Zu teuer und zu groß sind für seinen ehemaligen Führer und Obersten Befehlshaber Adolf Hitler überhaupt keine Argumente. Er lässt das Gemälde noch vor Ende der Ausstellung im August 1941 für 12 000 Reichsmark erwerben und dem „Führerbau“ am Münchener Königsplatz als Wandschmuck überstellen. Dort hängt es so lange, bis die US-Besatzer sich seiner annehmen. Als US-Beute wird es im Rahmen der „German War Art Collection“ 1946 in die Staaten verbracht.

Jahrelang verschollen

Für Claus Bergen bleibt sein Gemälde verschollen, bis ihn im März 1961 ein Brief erreicht. Vizeadmiral E. W. Grenfell, Befehlshaber der U-Boote der US-Atlantikflotte, schreibt: „Lieber Herr Professor, es ist sicherlich interessant für Sie zu wissen, dass Ihr Gemälde ‚U-boat in the Atlantic‘ zentraler Blickfang in unserer Flaggoffiziersmesse im Hauptquartier in Norfolk, Virginia, geworden ist. Wir sind so begeistert von Ihrem Gemälde, dass wir den Raum darum herum gestaltet haben (…).“ Schön zu wissen für Claus Bergen, aber auch traurig, da er sein Gemälde nicht mehr sehen wird. Er stirbt am 4. Oktober 1964 an einer Farbenvergiftung.

Die weitere Entwicklung gefällt den Admiralen in Norfolk weniger. Auf deutsches Betreiben hin und mithilfe des republikanischen Kongressabgeordneten G. William Whitehurst unterzeichnet Präsident Jimmy Carter am 24. Oktober 1978 das Gesetz „H.R. 11945 des 95. U.S. Congress“. Es regelt die Rückführung von zehn Bergen-Gemälden an die Deutsche Marine. Eine bemerkenswerte Restitution und gut für eine ganz eigene Geschichte.

Die offizielle Übergabe der Gemälde erfolgt am 6. August 1979 – nicht, wie im Gesetz vorgeschrieben, an die Bundesmarine, sondern an das Bundesaußenministerium. In der Rechtsnachfolge zuständig für die Hinterlassenschaften des Dritten Reiches ist damals die Oberfinanzdirektion München. Von dort aus werden die Gemälde als Leihgaben verteilt. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum bekommt sie vorübergehend für die Sonderausstellung im Sommer 1982 ausgeliehen. Inzwischen sind die Bergen-Gemälde im Spandauer Magazin des Deutschen Historischen Museums unter Verschluss. Mit einer Ausnahme. „Im Kampfgebiet des Atlantik“ hing bis vor Kurzem im Flottenkommando der Deutschen Marine. Sein Verbleib ist nach Auflösung des Kommandos unbekannt. ⚓

GEKAUFT FÜR 12 000 REICHSMARK: Das Claus-Bergen-Gemälde im Saal 9 der GDK 1941 neben dem Gemälde „Schnellboote nebeln sich vor der Themse ein“ von Eduard Schloemann. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



NATURSTEIN VOR BETON: Im „Haus der Deutschen Kunst“ war Bergens Gemälde während einer Ausstellung im Jahr 1941 zu sehen. Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



Dänholm: Wiege der deutschen Marine

Die kleine Ostseeinsel Dänholm spielte in der Vergangenheit immer eine wichtige Rolle für den militärischen Schutz der Hansestadt Stralsund und ihres Hafens. Nachdem Stralsund 1815 preußisch wurde, begann zügig die Erweiterung der Schanze zur seeseitigen Verteidigung der Stadt. Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden ein Marinedepot und ein befestigter Hafen, in dem ab 1860 Dampfkanonenboote stationiert waren. Der Dänholm ist die Keimzelle der Deutschen Marine. Nach Bildung des Norddeutschen Bundes verlor der Standort jedoch seine strategische Bedeutung für die preußischen Seestreitkräfte. Erst im Oktober 1920 kehrten die „Blauen Jungs“ auf den Dänholm zurück. Ab 1934 erweiterte die Reichsmarine die Kasernenbauten, und bis 1945 fand hier die militärische Grundausbildung des Offiziersnachwuchses der Kriegsmarine statt. Danach erfüllten die Liegenschaften ihren Zweck für die militärische Grundausbildung der Matrosen der Volksmarine. Nach der Wiedervereinigung hatte die Deutsche Marine keine Verwendung für die Kasernen- und Hafenanlage auf der Insel. Am 31. März 1991 übergab sie die militärische Liegenschaft Dänholm an die Hansestadt Stralsund. *Ulf Kaack*

Foto und Plan: Sammlung Ulf Kaack


A Kriegshafen 1. und 2. Fangmole
B Docke
C Admiralitätsgebäude, Schule usw.
D Werkstätten, Werft, Gebäude
E Schuppen und dergl.
F Schanzen
F (Süden) Sternschanze
G Schiffsbrücke
H Brückenkopf
Dänholm
Ziegel Graben
Franken Vorstadt
Stralsund



Tee-Klipper: Die schnellsten Segelschiffe aller Zeiten

1868: Die Segelklipper ARIEL und TAEPING liefern sich ein verbissenes Rennen über den indischen Ozean, um das Kap der Guten Hoffnung herum nach London. Es geht um die satte Pfundprämie der ersten frischen Teelieferung aus China. Jährlich konkurrieren beim „Großen Teerennen“ die schnellsten Segler ihrer Zeit. Geschichten um berühmte Tee-Klipper wie THERMOPYLAE oder CUTTY SARK werden erzählt, und letzterer Klipper lockt zum Besuch nach Greenwich bei London.

Der letzte Atlantikliner



1988: Kein Passagierschiff hält sich länger im regelmäßigen Transatlantikdienst als die polnische STEFAN BATORY, die frühere MAASDAM der Holland-Amerika Linie. Bis 1988 pendelte sie zwischen Gdynia und Montreal am St. Lorenz-Strom. Während die Europäer mit dem Jet in die USA fliegen, lieben die Polen die „Lebensader“ zu ihren Auswanderern in der Neuen Welt.



Gegen den Wind durch die Ozeane

2004: Ein fliegender Holländer im Pazifik, ein Forschungsschiff, das einlädt zum Forschen – der „Windvinder“ fährt gegen den Wind einem abstrakten Ziel entgegen. Ein faszinierendes maritimes Projekt weitab aller gängigen Normen, von einer Frau realisiert, die zum Projekt passt und darin aufgeht.

SM U 1, das erste U-Boot der Kaiserlichen Marine

1906: Der Beginn deutscher U-Boot-Technologie, der Urvater deutscher U-Boot-Waffen, hat alle Erprobungen sowie zwei Weltkriege schadlos überstanden. Seit 1921 kann U 1 im Deutschen Museum in München als imposanter Zeitzeuge der Frühgeschichte maritimer U-Boot-Technik besichtigt werden.

Außerdem im nächsten Heft:

Wie 1973 die Chance vertan wurde, **SMS Schlachtkreuzer GOEBEN** vor dem Schneidbrenner zu retten. Die Niederländer wissen, wie es geht. **Forschung zu und Nachbau der Galeone BATAVIA**, Prototyp der Ostindiensegler. Viele weitere Beiträge in den Rubriken **Panorama Maritim, Schiff & Zeit, Maritime Technik** und **Landgang.**

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 23. Juni 2014

Fotos: Sammlung Jörg-M. Hormann; Sammlung Harald Focke; Sammlung Ulf Kaack; Deutsches Museum, München

Nr. 4 | 2/2014 | April, Mai, Juni | 2. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 80 | 42. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur), Alexander Losert, Markus Wunderlich (Redaktionsleiter)
Redaktionsbeauftragter der DGSM H. Peter Bunks
Ständige Mitarbeiter Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.
Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Rudolf Gruber
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
rudolf.gruber@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Helmut Gassner
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 21 vom 1.1.2014.
Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich
Druck Stürtz, Würzburg
Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn, Carsten Leininger
Herstellungsleitung Sandra Kho
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

Militär & Geschichte, AUTO CLASSIC, TRAKTOR CLASSIC, FLUGMODELL, ELEKTROMODELL, SCHIFFSMODELL, LOK MAGAZIN, BAHN EXTRA, STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten
Erscheinen und Bezug SCHIFF CLASSIC erscheint viermal jährlich. Sie erhalten SCHIFF CLASSIC in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Jörg-M. Hormann; verantwortlich für die Anzeigen: Helmut Kramer, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

